

Englund

**Suuret
Autokilpailut
v. 1934**



2000
Aukio
v. 1934



SUURET AUTOKILPAILUT v. 1934

Uusi lehti on käännetty autourheilun historiassa, tai oikeammin sanottu autojen historiassa.

Vielä enemmän kuin edellinen vuosi, tulee vuosi 1934 huomattavaksi urheilun aikakauskirjoissa, sillä niin merkittävät olivat saavutetut nopeudet, niin kiihkeät olivat taistelut, ensiksi ohjaajien, sitten eri automerkkien ja lopuksi eri rakenteiden välillä.

Olemmeko ajankohdassa, jolloin näemme huomattavat muutokset kilpa-autoissa? Seuraava kilpailukausi tulee sen näyttämään, mutta vuosi 1934 on joka tapauksessa ollut suuri urheilukausi sen johdosta, että sen kokemukset ovat innostuttaneet autotehtailijoita uusiin ponnistuksiin.

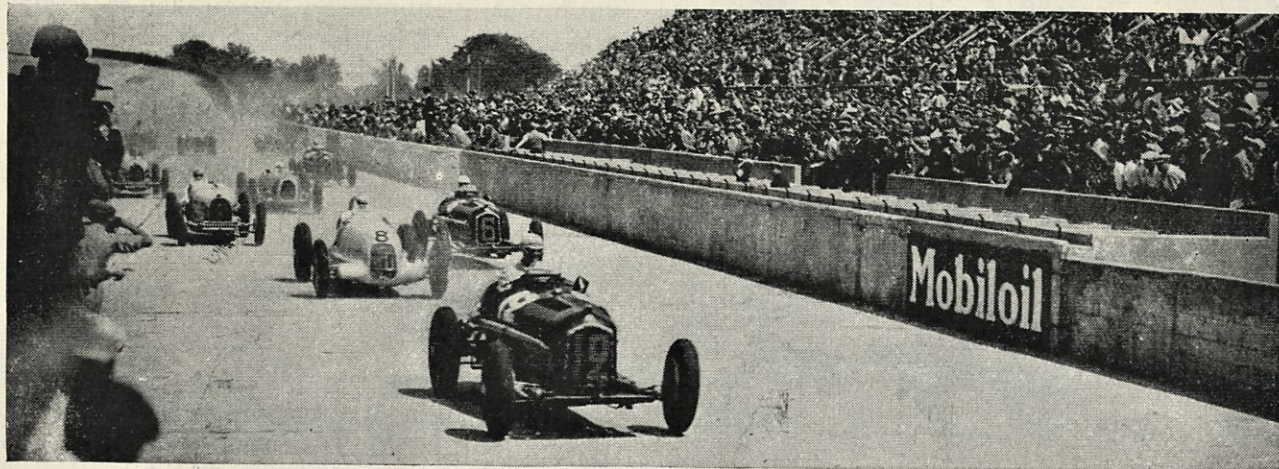
Tässä seuraa selitys tämän vuoden huomattavimmista autojen nopeuskilpailuista. Tämä vihkonen on vuoden 1933 julkaisun jatko, ja palauttaa autokilpailujen harrastajien mieleen muiston tämän urheilun aiheuttamasta korkeasta jännityksestä.

Nimi, joka nyt eroittamattomasti on autokilpailujen yhteydessä, on Englebert rengas.

Kaikki erilaatukset suuret koetukset, kuten nopeus, pitkät matkat ja ilmastolliset olot, ovat Englebert renkaat kestäneet ja täten todistaneet ylhäisen laatunsa, jonka myös kaikki nykyiset autourheilun johtohenkilöt ovat jo todistaneet.

V. 1934 kruunaa v. 1933. Kulunut kilpailukausi on ollut kuten edellisenkin Englebert renkaiden loistokausi.

Englebert Rengas A. C. F. liiton GRAND-PRIX ajojen voittaja.



Kilpa-autojen lähtö.

SIJOITTUMINEN :

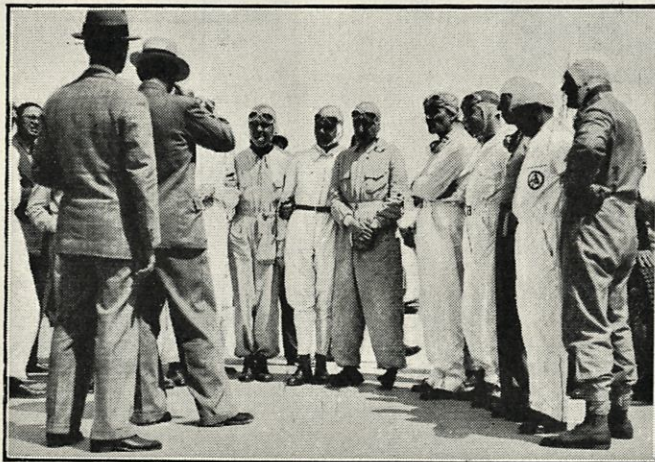
1. Louis CHIRON (Alfa-Romeo, Englebert renkaineen) 3 t. 39 m. 14 s. 6/10 (136 km. 859 keskim. tuntinopeus).
2. Ach. VARZI (Alfa-Romeo, Englebert renkaineen) 3 t. 42 m. 31 s. 9/10 (134 km. 859 keskim. tuntinopeus).
3. Guy MOLL (et TROSSI) (Alfa-Romeo, Englebert renkaineen) 3 t. 43 m. 23 s. 8/10 (134 km. 337 keskim. tuntinopeus).
4. Robert BENOIST (Bugatti).

Monthlérén kilparata ei ole koskaan ollut niin puoleensavetävä kuin viimeisissä A. C. F./liiton järjestämissä Grand-Prix kilpailuissa. Lukematon joukko ihmisiä tulvi suunnattoman radan ympärillä, ja enemmän kuin 10.000 autoa täytti eri park-

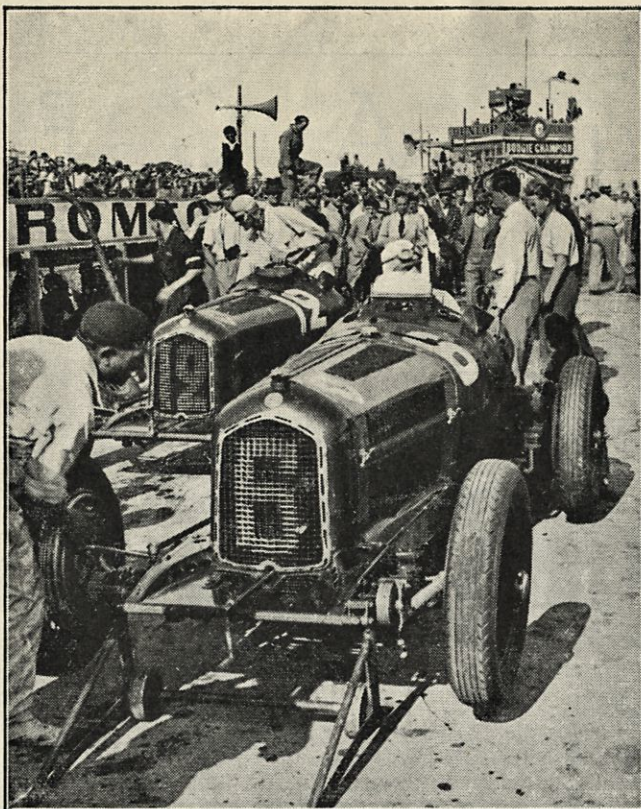
keerausalueet. Odotettiin erittäin jännittävää kilpailua kuuluisan Alfa-Romeon, (Ferrari-autotallista) Mercedes-Benzin ja Auto-Unionin välillä, kuitenkin unohtamatta molheimilaisen, miellyttävän tehtailijan kilpailuihin ilmoittamia Bugatti vaunujaan.

Erittäin suurta huomiota herättivät nopeuskilpailujen kysymysmerkkinä olevat saksalaiset vaunut. Saksalainen autoteollisuushan kyllä kärsi tappion Avus radalla,

mutta korvasi sen sittemmin Eifelin Grand-Prix kilpailuissa. Ranskalainen Grand-Prix kilpailu oli tavallaan « kauris » herättäen kysymyksen koneiston valta-asemasta. Italialainen ryhmä selviytyi voittajana kieltämättömän loistavasti. Tässä oli vielä kerran todistus siitä, miten tärkeä « koetuoli » nopeuskilpailut ovat. Koke-



Hra Pérouse A. C. F.-liitosta antaa viimeisiä neuvoja kilpailijoille.



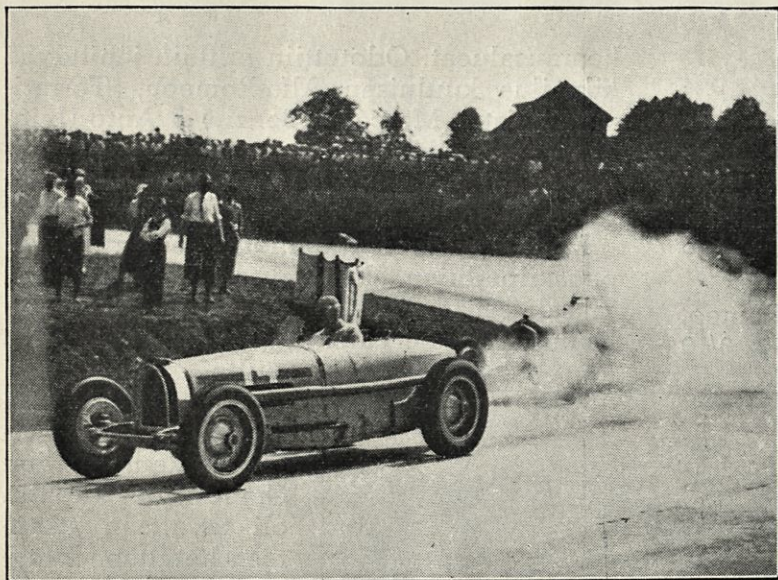
mus on puhunut puolestaan. Alfa-Romeo saa kiittää Ferrari tallin erinomaista järjestelyä siitä, että se tänä vuonna samoin kuin edellisenäkin oli ratsastavana etuvartiona näissä kansainvälisissä kilpailuissa. Tämä toimintani on tässä perin vaikeassa koulussa koonnut pätevyyttä sekä sellaisia kokemuksia, joiden avulla he ovat voineet rakentaa vaununsa erinomaisen varmoiksi ja kestäviksi, heidän 3 kertainen voittonsa A. C. F-liiton Grand-Prix kilpailuissa on ollut suurimmoinen todistus siitä.

Mitä tulee saksalaisiin vaunuihin, joiden olisi pitänyt olla italialaisen tallin suurimmat kilpailijat, ovat ne osoittaneet näissä kilpailuissa, että saavutettuaan ennemmän kilpailukokemusta, voidaan ne tulevaisuudessa laskea vaikeiksi kilpailijoiksi. Edellytetään siis kauniita, kovia kamppailuja seuraavissa kilpailuissa.

Bugatti sijoitti yhden vaunuistaan, voittajien joukkoon. Vaunua ohjasi erinomainen ajaja Robert BENOIST, jonka erikoisen hieno ja täydellinen ajo aikaisemmissa kilpailuissa

ei ollut vielä unohtunut. Tämä vaunu oli kolmen Alfa-Romeon jälkeen ainoa niistä 13 matkalle lähteneestä vaunusta, joka ajoi kilpailun loppuun, ja tämä toteamushan on suuren ranskalaisen automerkin kunniaksi.

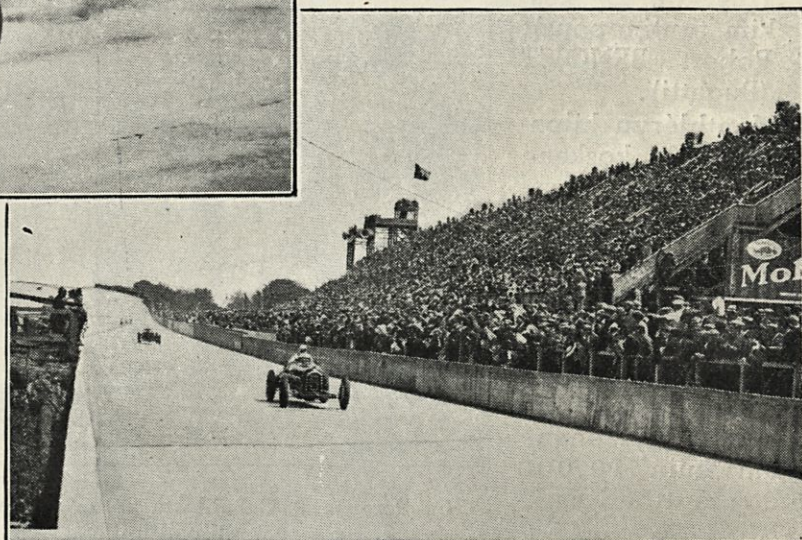
Kilpailu sinään voidaan kuvata muutamalla rivillä. Salamannopea lähtö aiheutti noin 15 kierrosta kestävä kovan taistelun, Chiron Alfa-koneellaan, von Stuck Auto-



Ylhäällä : **Alfan** viimeinen tarkastelu ennen lähtöä.

Keskellä : **Varzi** sivuutta Nuvolarin.

Alhaalla : **Lavan** ohiajo.



Unionillaan, Caracciolo ja Facioli Mercedes koneellaan, jotka kaikki seurasivat aivan etummaisen kintereillä.

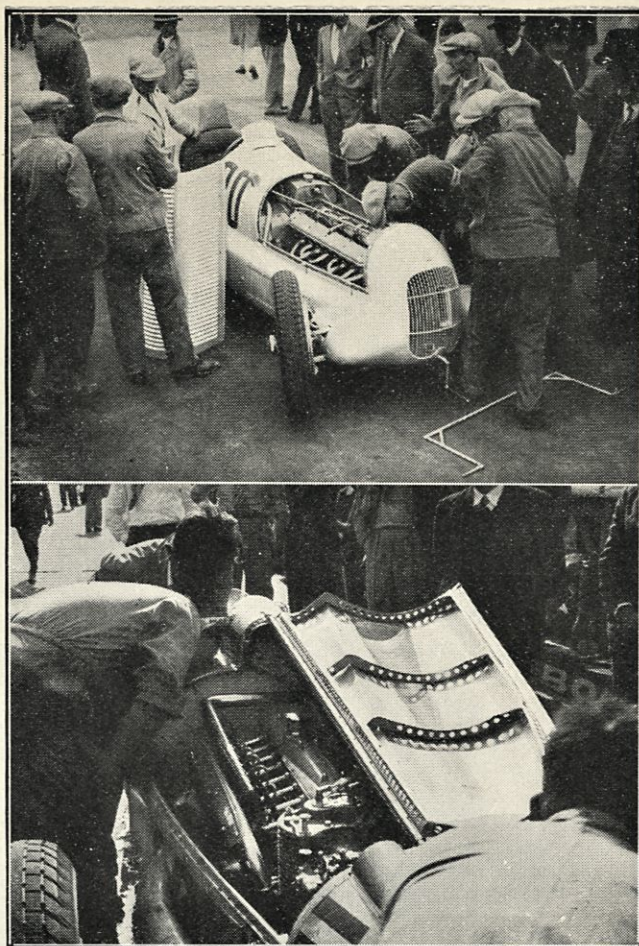
Ensimmäinen osa kilpailuista oli suuremoinen näytelmä, josta silloin tällöin ei puuttunut jännitystäkään. Kilpailu antoi neljälle edellämäinitulle kilpailijalle tilaisuuden näyttää taitoaan ja kuntoaan suuren luokan nopeuskilpailijoina.

Toinen toistaan seuraavat keskeytykset vaikuttivat lamaannuttavasti kilpailujen aiheuttamaan mielenkiintoon. Sillääikaa kun Alfa-Romeon kilpailijat yksi toisensa jälkeen lopettivat, ottivat 3 italialaista konetta vastustamattomasti johdon.

Nyt oli kilpailu ratkaistu ja Chiron, joka loistavalla ajollaan löi tämän kilpailuradan ennätyksen 147 km. 110 m. nopeudella, sijoittautui ensimmäiseksi Varzin, Mollin (joka vaihtoi ohjauksen kreivi Trossin kanssa) ja Benoistin edelle, ajaen 500 km. pitkän matkan 3 t. 39 m. 14 s. 6/10, siis 136 km. 881 keskinopeudella tunnissa. Tämä keskinopeus on suurin saavutus A. C. F.-liiton Montlhéry radalla järjestämissä Grand-Prix kilpailuissa.

A. C. F.-liiton Grand-Prix kilpailut olivat vielä kerran houkutelleet suunnattoman ihmisjoukon Montlhéryn kilparadalle. Monet liikemaailman suuruudet ja poliitikot nähtiin siellä tänä autojen suurena päivänä.

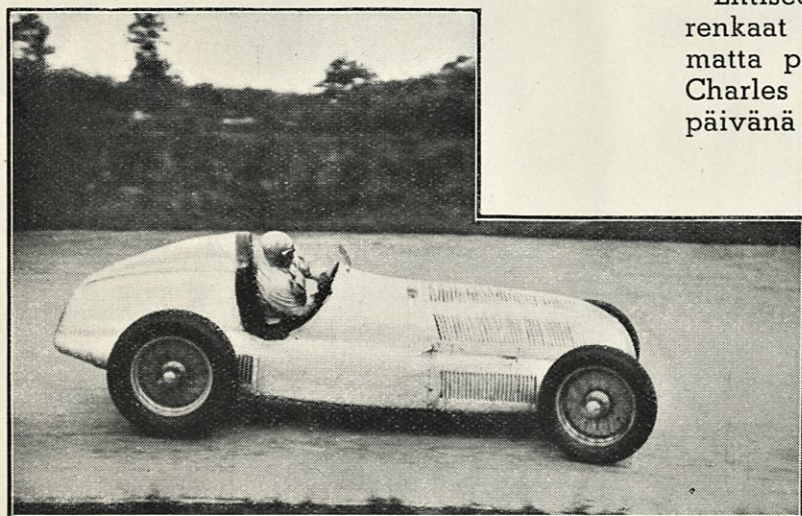
Kilpailujen järjestely sinään ansaitsee kaiken kunnian. Vastaanotossa oli urheilutoimikunnan presidentti M. Pérouse eniten sydämmellinen.



Todellinen menestys oli kilpailijoiden esittely ja heidän ohiajonsa lavan edessä ennen kilpailujen alkua.

Kuten tavallista oli Ferrari talli varustanut Alfa-Romeonsa Englebert renkailla, eroittamattomilla liittolaisillaan kilpailuissa ja voitoissa.

Entiseen tapaansa avustivat Englebert renkaat ohjaajaansa ja vaunujaan aiheuttamatta pettymystä, mikä saattoi kuuluisan Charles Farouxin kirjoittamaan seuraavana päivänä :



Ylhäällä : Mercedes vaunua tutkitaan.

Keskellä : Auto Unionin mekaanikko tarkistaa koneen.

Vasemmalla : von Brauchitsch vauhdissa Mercedesellään.

« Tällä vaarallisella, epätasaisella ja kovalla radalla, osoittautuivat Englebert renkaat Alfa vaunuissa ihmeteltävän kestäviksi, on alleviivattava se suuri menestys, joka tällä toiminimellä on ollut alusta alkaen ottaessaan osaa nopeuskilpailuihin, joissa se on saavuttanut niin suurta ihailua ja niin erinomaista menestystä. »

Ottaen vielä huomioon, että tämä sama sanomalehdentoimittaja päivää ennen kilpailuja kirjoitti: « Monthléry on rengasraspi », on tämä siis parhain todistus Englebert renkaiden hienosta laadusta.

Chiron vaihtoi renkaat vain kerran kilpailujen keskivaiheilla, ja huolimatta suunnat-

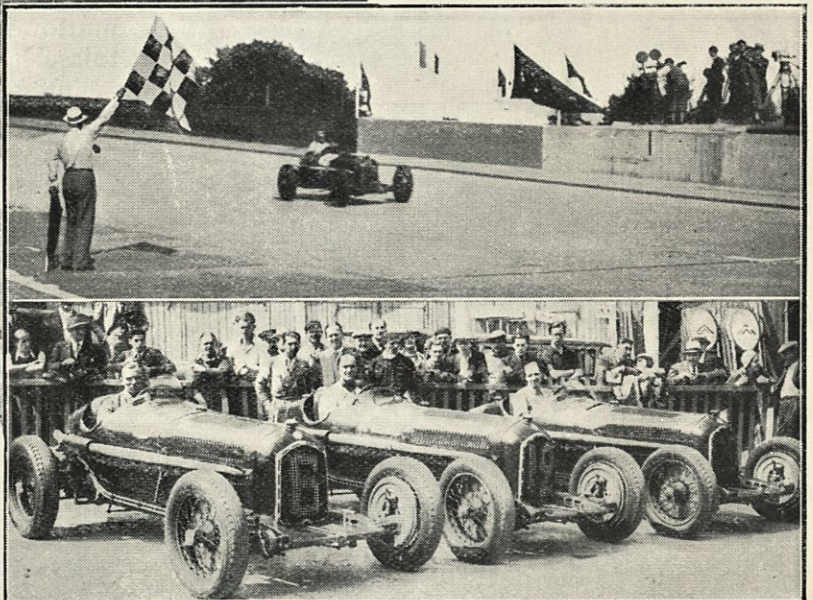
tomasta kuumuudesta paahtavassa aurin-gossa, olivat ne vielä mitä erinomaisimmassa kunnossa. Se seikka että muiden kilpailijoiden täytyi pysähtyä avustusasemilleen vaihtaakseen renkaita, kun vasta 1/3 matkasta oli ajettu, antoi Alfalle mahdollisuuden sivuuttaa kaikki toinen toisensa jälkeen.

Liittämällä suuren ranskalaisen kilpailun loistavien saavutuksiensa luetteloon, Englebert on arvokkaalla tavalla kruunannut ihmeteltävän voittokulkunsa ja arvokkaalla tavalla todistanut renkaittensa erinomaisen laadun.

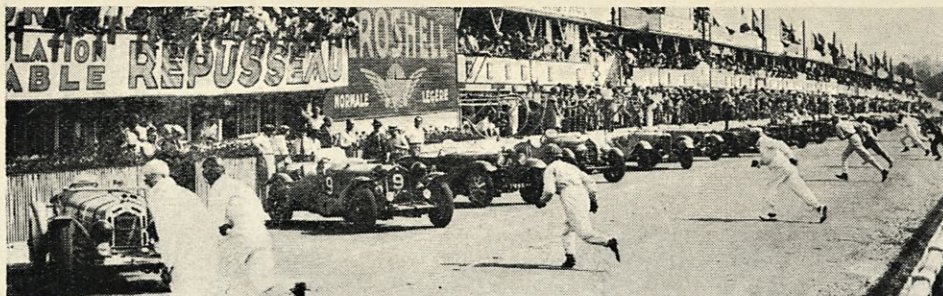
Vasemmallä : Ministeri Flandin seppelöi Chironin voiton jälkeen.



Keskellä : Voittaja Louis Chiron saapuu maaliin lyöden ennätyksen 136 km. 882 keskim. nop. ja rataennätyksen 147 km. 110 Alfa-Romeollaan Englebert renkaineen. Oikealla : Alfa-Romeot, jotka ottivat osaa kilpailuihin ja jotka kaikki 3 ajoivat kilpailun loppun Englebert renkailla.



MAN SIN 24-tunnin KILPA/AJOT



**VOITETTIIN NYTKIN
KUTEN JO VUOSINA
1932 JA 1933
ENGLEBERT
RENKAILLA**

**KUTEN VUOSINA 1932 JA 1933 VOITTA
ENGLEBERT RENGAS NAMATKIN KILPAI
LUT PITAEN 24 TUNNIN MAANTIEENNA
TYKSEN HALLUSSAAN**

Kahdennentoista kerran on pidetty 24 tunnin kestävyys-koe Grand-Prix kilpailuissa Mansin radalla, tämä tilaisuus on yksi suurimmista urheilutapauksista. Ilma oli erittäin kaunis ja suuri määrä ihmisiä oli saapuvilla. Mikä suuremmoinen menestys pitkien linjaa.

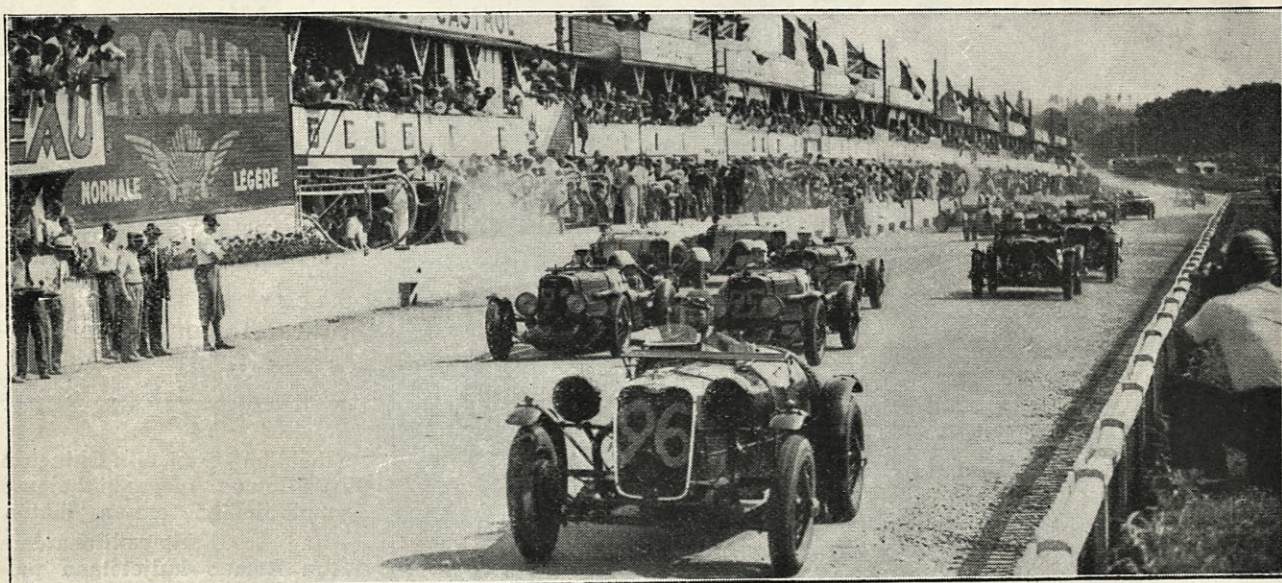
44 vaunua oli lähtöviivalla, tämä oli vasta toinen kerta kun oli tällainen kilpailijamäärä osallistunut kilpailuun.

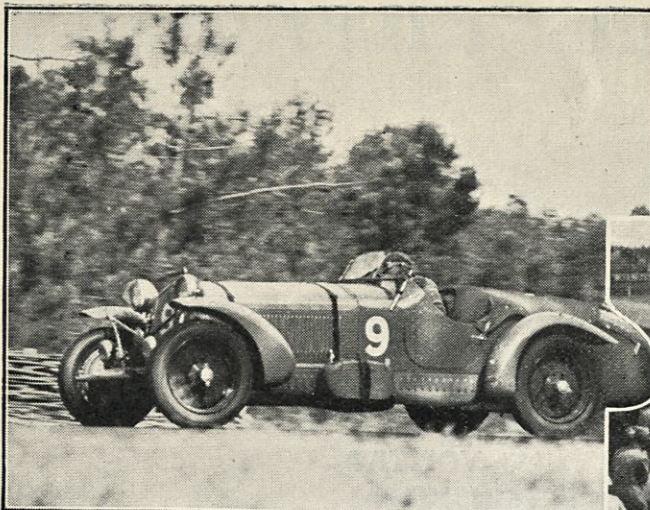
Heti alussa ottaa SOMMER johdon Alfa-Romeollaan 3 muun Alfa-Romeon sekä Veyronin ja Brunetin Bugattin seurattessa. SOMMER pitää johdon 14 kierroksella, mutta

vaunussaan syttyneen tulipalon johdosta oli hän pakotettu keskeyttämään. Johtoon tulee nyt RICHARDS Alfa-Romeollaan CHINETTIN vaunun seurattessa. Ainoastaan muutama sekunti eroitti nämä kaksi ensimmäistä, myöhästyessään huoltoasemalla on RICHARDS kuitenkin pakotettu luovuttamaan johdon kilpailijalleen CHINETTINILLE. Tämä vähitellen jättää kilpailijansa, ollen 3: en tunnin kuluttua toveriansa edellä 41 sekuntia.

Kilpailu ei ole vielä päättynyt ja Richard parantaa vauhtiaan huomattavasti, ollen 40: lla kierroksella ainoastaan 7 sekuntia jäl-

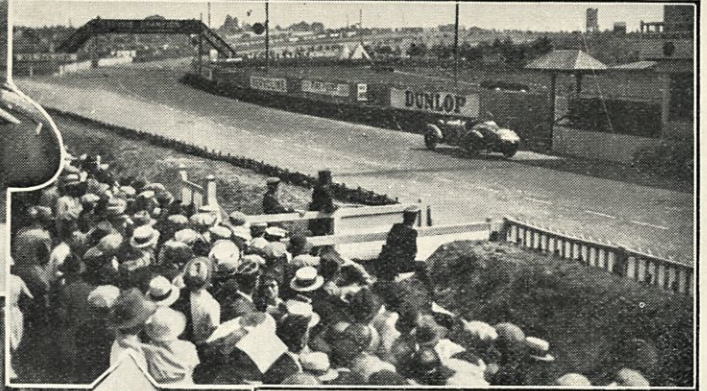
Lähtö.





Vasemmalla : Voittoisa Alfa-Romeo täydessä vauhdissa.

Alla : Etancelin sivuuttaa lavan.



Oikealla :
Martin - Ecclesin
M. G. vaunu, joka
tuli neljänneksi.

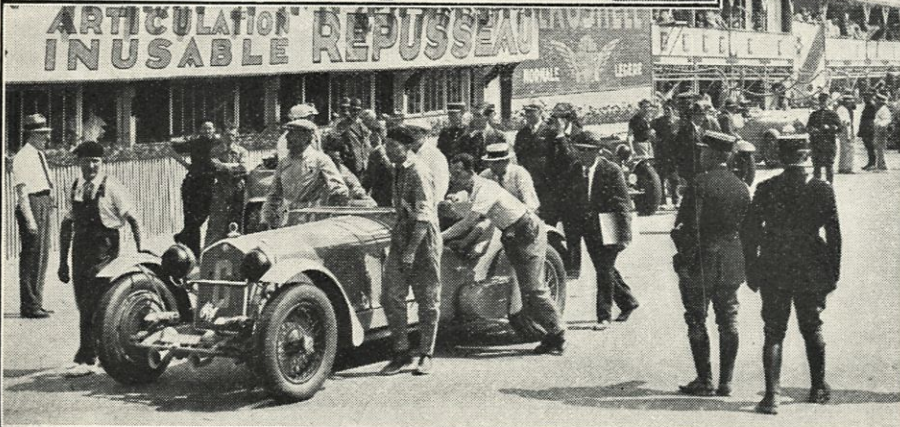
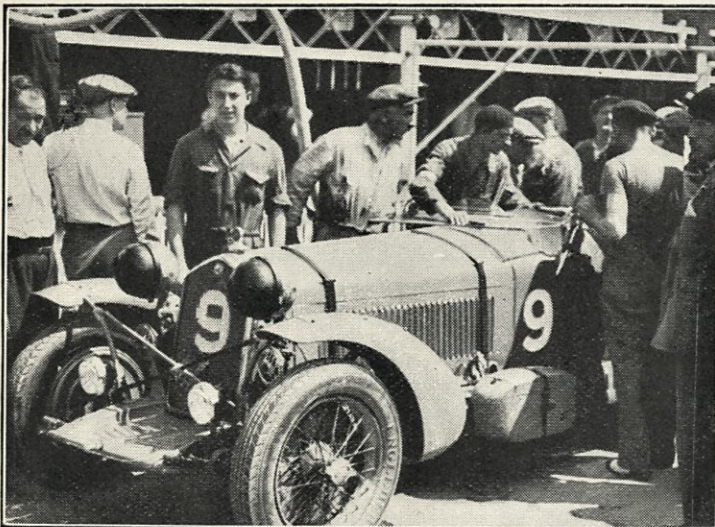


jessä. 42: lla kierroksella
sivuuttavat nämä kaksi yh-
dessä lavan pitäen katso-
jat suuressa jännityksessä,
43: lla kierroksella sivuut-

taa RICHARDS lavan ensimmäisenä
puolustaan asemaansa muutamien
sekuntien johdolla, kunnes Chinettin
vaunussa onnettomuudeksi sattunut
vika joksikin aikaa lopettaa näiden
kilpailijoiden välisen kamppailun.

ETANCELIN-CHINETTIN Alfa-Ro-
meon bensiinisäiliö oli saanut vian
ja voitiin korjata ainoastaan tilapäi-
sesti. 3 1/2 kierroksen viivästyksen
jälkeen lähtee Alfa-Romeo uudel-
leen taipaleelle nyt ETANCELINin

ohjaamana. Tämän vii-
meiksimainitun taita-
vuus oli omiaan anta-
maan uutta jännitystä
kilpailuihin. RICHARDS-
in ja ETANCELINin väli-
nen etäisyys pienenee
kierros kierrokselta,
mutta toisen kerran rat-



Ylhäällä : Etancelin-Chinettin
Alfa-Romeo mekaanikkojensa
ympäröimänä ennen lähtöä.
Alla : Lordi Howe-Richardsin
Alfa Romeo kuljetetaan pai-
koilleen.

Oikealla: Merkitsemistaulukot yön pimeydessä.
Alla: Yöllä huoltoasemalla.

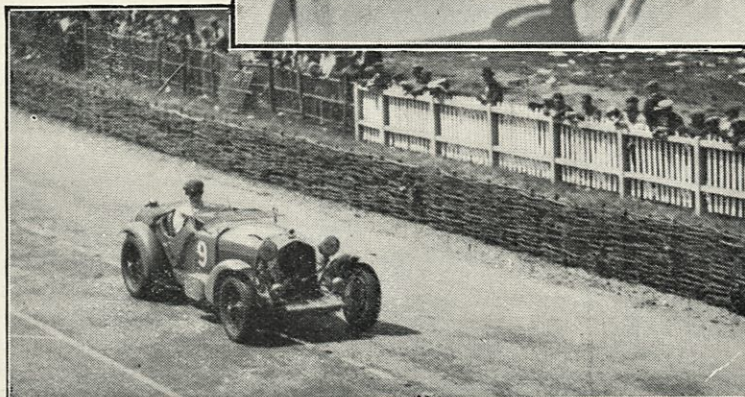
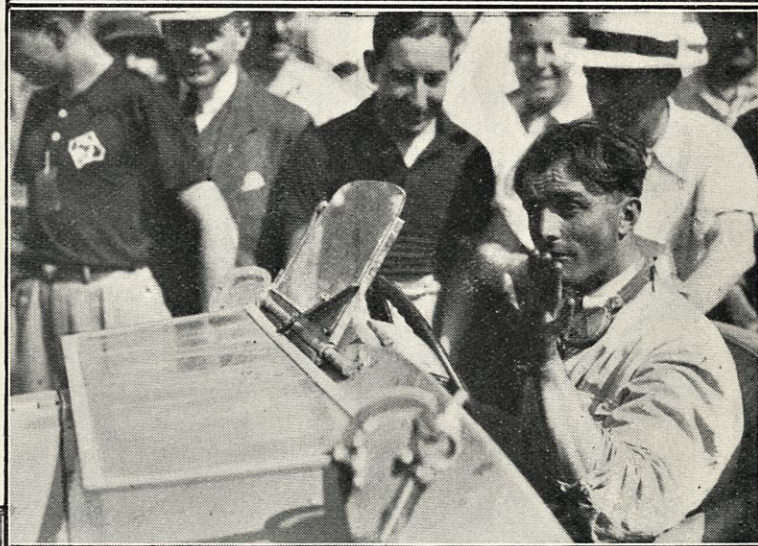
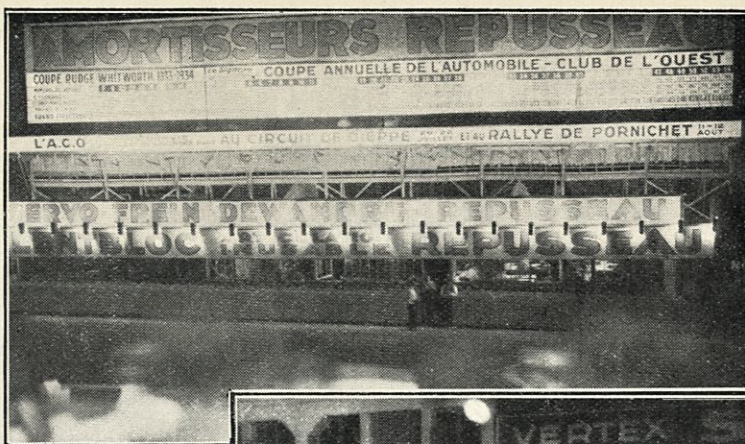
kausi kohtalo riidan, RICHARDS nim. sai valovian. ETANCELIN ottaa jälleen 7 tuntia kestäneen ajon jälkeen I:sen sijan, jota hän ei enään luovutakaan ennen kilpailujen loppumista.

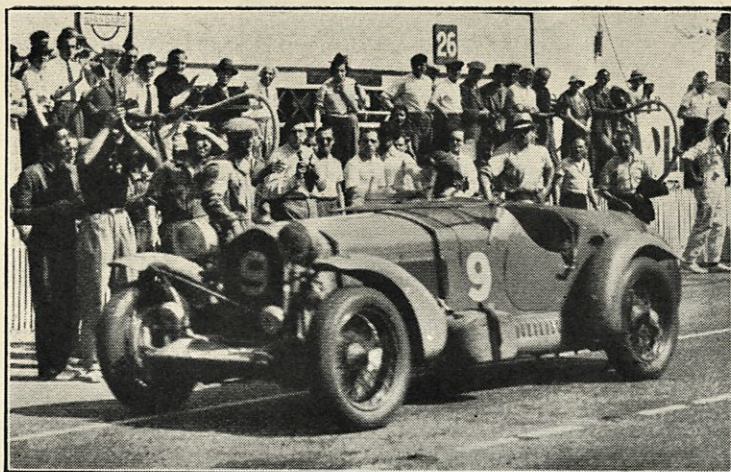
Johtavat vaunut ajavat mikä pienemmällä mikä suuremmalla välimatkalla kuitenkin karkaamatta toisiltaan. Vaikkakaan kilpailu ei enään tarjoa jännittäviä kamppailuja, on mielenkiinto kuitenkin korkealla, sillä johtavan vaunun bensiinisäiliön nopea korjaus pakoittaa äärimmäiseen varovaisuuteen.

120 km. tuntinopeus olisi varmaan tullut paljon korkeammaksi ja kaikki osoittaa, että vuoden 1933 loistava tuntinopeus olisi huomattavasti ylitetty jos voittaja-vaunun bensiinisäiliö olisi ollut kunnossa.

Mansin kilpailujen ohjesäännöt ovat selvät, bensiinin otto m. m. saa tapahtua ainoastaan joka 24 kierroksen kuluttua (vähintään). Näillä ehdoilla voi luoda itselleen kuvan ei ainoastaan vaikeuksista vaan myös siitä tuskasta, joka kahdella Alfa-Romeon ohjaajalla oli suurimman osan tästä 24 tunnin ajosta. Näiden kahden ohjaajan mielentila selviää Etancelinin lausunnosta Maurice Henry'lle kilpailujen päätyttyä:

Yläpuolella: Chinettin huvittava asento.
Alhaalla: Etancelin täydessä vauhdissa.





« Tosiaankin olen tyytyväinen tulokseen, mutta en kuitenkaan siinä määrin kun olin toivonut. On vahinko, että bensiinisäiliö 48 kierroksella särkyi, antaen meille Chinettin kanssa kalliisti maksetun aikatappon. Olen varmasti vakuutettu, että ilman tätä vaikeutta ja jos vielä olisi ollut joku vaarallinen kilpailija, olisi ennätys lyöty ja kierros ennätys varmasti olis kohonnut 150 km. tunnissa. Olimme pakotetut ajamaan koko kilpailun maltillisesti ja aina kilpailujen loppuun saakka pelkäsin bensiinisäiliön tekemän kepposen. Ei olisi muuten tarvittu paljoakaan lisää, kun Chinettin oli ajanut viimei-



sen kierroksen oli nim. ainoastaan 1 1/2 litraa bensiiniä jäljellä syötösäiliössä.

ETANCELIN-CHINETTIN ei kuitenkaan ajanut Alfa-Romeollaan vähempää kuin 2886 km. saavuttaen perin **kauniin voiton**.

ETANCELIN-CHINETTIN merkitään siis voittaneen paitsi pääluokkaa myös 3 1/2 litran sarjan, 3 litran sarjan voittivat Mahé-Desvignes Bugattilla.

On **suuri saavutus Englebert renkaalle**, joka neljännen kerran voitti kilpailun, samalla täydellisesti tyydyttäen kilpailijat, jotka



ehdottomasti luottavat sen laatuun.

Huomautamme tässä tilaisuudessa, että NUVOLARI v. 1933 Englebert renkailla löi 24 tunnin saavutuksen 131 km. keskimääräisellä tuntinopeudella. Mansin 24 tunnin kilpaajot v. 1934 toivat uuden kruunun Englebertin laakereihin.

Ylhäällä : Voittajavaunun perilletulo.

Keskellä : Mahé-Desvignes, voittaja 3 ltr. luokassa.

Alhaalla : Ihailijat onnittelemassa Etancelinia ja Chinettina heidän loistavan voittonsa jälkeen.



Grand-Prix Kilpa-Ajot Berliinin Avus-Radalla

300 km.

Voittaja: Moll Alfa-Romeolla Englebert renkaineen

205 km. keskim. tuntinopeudella

Tämä kilpailu on majesteettillinen saavutus maantiellä saavutettuun keskim. tuntinopeuteen nähden. Radan sinään muodastaa kaksi suoraa ainoastaan kaksine suurine käänteineen, antaen kilpaautoille tilaisuuden äärimmäisen suuren nopeuden kehittämiseen. Täällä voi seurata kilpailuun osaaottavien uusien malli-vaunujen välistä suurta nopeuskilpailua.

Mitä tulee isocylinderisiin vaunuihin, rajoittui kilpailu Alfa-Romeoon Maserati' in ja uusiin Auto-Union vaunuihin. Mercedes



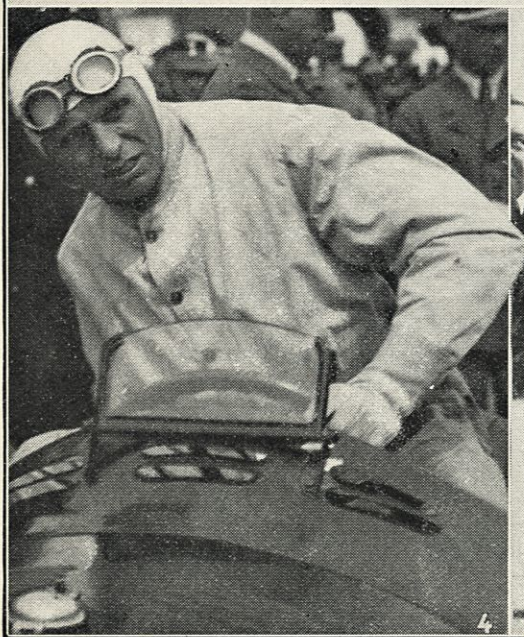
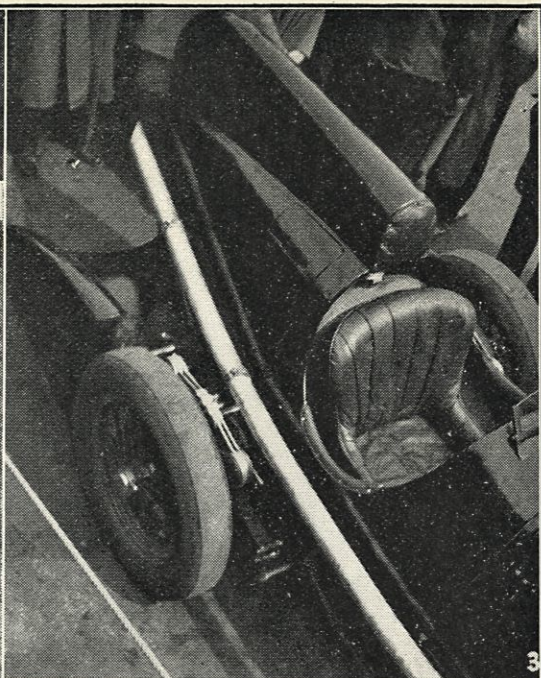
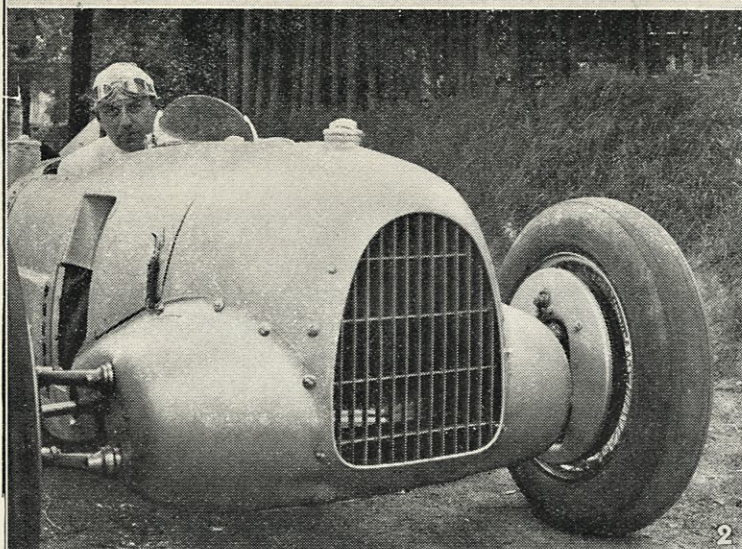
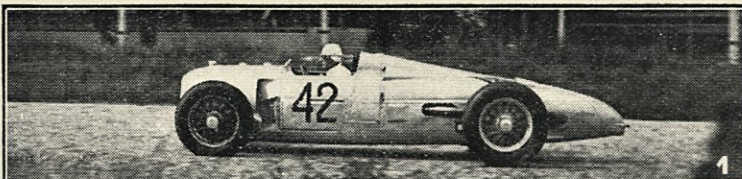
vaunut, ilmoittautumisesta huolimatta eivät osallistuneet kilpailuun.

Auto-Unionia puolustivat V O N STUCK, LEININGEN ja MOMBERGER.

Maseratia: Earl HOWE, RUESCH ja NUVOLARI, jolla viimeksi mainitulla oli toinen jalka vielä kipsisiteessä, kilpailukauden alussa sattuneen onnettomuuden jälkeen, mutta tästä huolimatta tahtoi kuitenkin kilpailla.

Lopuksi ohjasivat

Moll ennen lähtöä.



1. Hans Stuck täydessä vauhdissa 16 cyl. Auto-Unionillaan, huom. moottori vaunun takaosassa.
2. Momberger, joka sai 3 sijan yleis-sijoituksessa Auto-Unionillaan.
3. Mollin Alfa-Romeon takaosa, erittäin hyvä vauhdin kehityksessä.
4. Varzi saapumisensa jälkeen. Alfa-Romeo Monopos-

tollaan Englebert renkaineen, hän lopetti toisena 201 km. 300 keskim. tuntinopeudella.

5. Kunniapaikan sai Veyron Bugattilla sarjassa alle 1500 cc.
6. Kuva harjoituksista. Von Brauchitsch harjoittelee Mercedesellä. Vasemmalla ohjajasta seisoo Mercedes-Benz tohtaitten johtaja Neubauer.

Alfa-Romeota Ferrari autohallin kolme suurta valttia nimet : CHIRON, VARZI ja MOLL.

Ilma ei ollut erittäin suosiollinen kilpailujen kehitykselle, Kilpailtiin osittain sateessa : Saavutettu tuntinopeus, vaikkakin se on huomattava, kärsi kuitenkin tilanteesta.

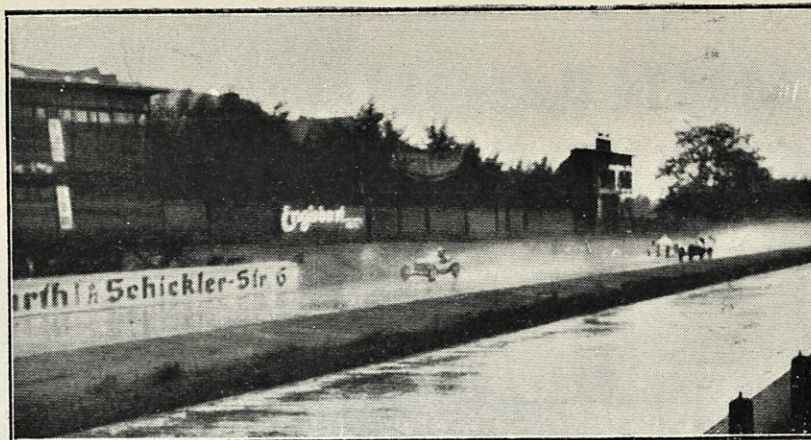
VON STUCKIN Auto-Unionin rämisevä lähtö alkoi kilpailun. Kiittäen nopeaa lähtöään ja vaununsa suurta nopeutta, saavutti VON STUCK jo ensimmäisellä kierroksella 1 minutin etumatkan CHIRON-ISTA.

VON STUCK piti johdon usealla kierroksella. CHIRONIN, VARZIN ja MOLLIN taistellessa 2:sta sijasta. Pian saavutti MOLL kuitenkin VARZIN ja CHIRONIN, ottaen toisen paikan kuudennella kierroksella. Samalla alkoivat keskeytykset ja pysähdykset huoltoasemilla renkaita vaihdettaessa tai muita mekaanisia vikoja korjattaessa. Tällaisella pysäyksellä täytyi VON STUCKIN jättää I, nen sija MOLLILLE, jonka tämä sitten pitikin kilpailun loppuun. VON STUCKIN Auto-Union ei enään kyennyt saavuttamaan 1:stä paikkaansa ja oli sitäpaitsi pakoitettu lopettamaan 12:lla kierroksella.

Tämä hetki ratkaisi kilpailun, MOLL piti loppuun asti ensimmäisen paikan, VARZI toisen MOMBERGER aivan kintereillään.

Lopputulokset olivat seuraavat :

1. MOLL (Alfa-Romeo-Englebert)
1 t. 26 m. 3 s., 205,3 km. keskim.
tuntinopeus.
2. VARZI (Alfa-Romeo-Englebert)
1 t. 27 m. 30 s.
3. MOMBERGER (Auto-Union) 1 t.
27 m. 48,6 s.
4. Earl HOWE (Maserati) 1 t.
35 m. 17,3 s.
5. NUVOLARI (Maserati) 1 t. 39 m.
9,5 s.
6. PIETSCH (Alfa-Romeo) 1 t. 44 m.
29,4 s.



Muutamit kilpailijat märällä radalla täydessä vauhdissa.

Huomautamme siitä suunattomasta vastuunalaisuudesta, joka renkailla on tällaisessa suuressa kilpailussa. On huomattava, että ENGLEBERT renkaat, joilla kaksi ensimmäistä vaunua (MOLL ja VARZI) olivat varustetut, kestivät voitokkaasti ne 300 km. siinä suuressa tunti-nopeudessa, jonka alttiiksi ne kilpailussa joutuivat. Mainittava on myös, että näiden kahden kilpailijan ei tarvinnut kertaakaan vaihtaa renkaita, huolimatta tästä suuresta kestävyyskokeesta. Sellainen kestävyys on suositus.

M. Ferrari, Ferrari tallista ottaa Mollin nimessä vastaan voittomaljan, jonka hänelle ojentaa Hühnlein.



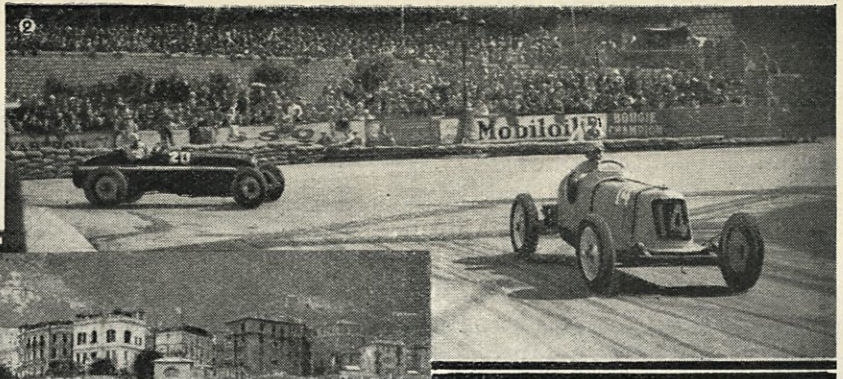
MONACON GRAND-PRIX



3. Trossi ja Etancelin äkki-käänteessä. Kaikki käänteet ovat suojatut hiekkasäkeillä.

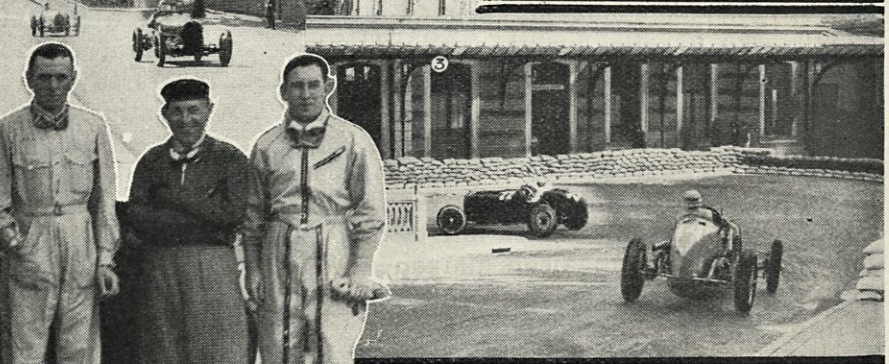
4. Ferrari tallin ohjaajaryhmä. Vasemmalta oikealle: Trossi, Chiron, Varzi ja Moll.

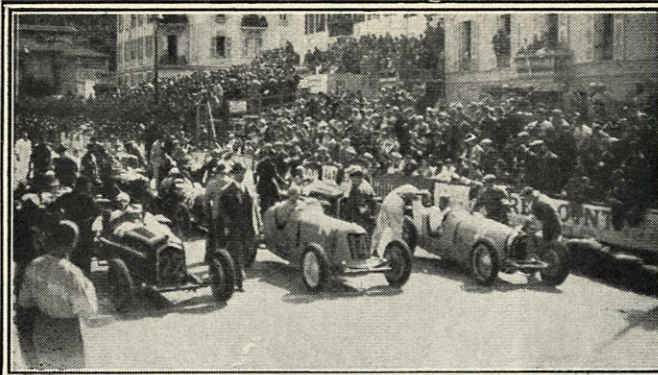
5. Straight Maseratilla, Siena ja Lehoux Alfalla kiristävät vauhtia yhdellä radan harvoilla suorilla paikoilla.



2. Moll seuraa Etancelinia. Tämä oli ajanut käänteessä hiekkasäkkeihin, katkaisten Maserattinsa akselin ollen pakkoitettu lopettamaan.

1. Balestro ja Dreyfus mäessä keskellä kaupunkia.





MONACON GRAND-PRIX

YLEINEN SJOITTAUTUMINEN :

1. Guy MOLL (Alfa-Romeo, Englebert renkaineen),
3 t. 31 m. 31 s. 2/5.
2. Louis CHIRON (Alfa-Romeo, Englebert renkai-
neen), 3 t. 32 m. 33 s. 2/5.
3. René DREYFUS (Bugatti).
4. Marcel LEHOX (Alfa-Romeo, Englebert renkai-
neen).
5. T. NUVOLARI (Bugatti).
6. Ach. VARZI (Alfa-Romeo, Englebert renkaineen).
7. Whitney STRAIGHT (Maserati).
8. SIENA (Maserati).

9. Pierre VEYRON (Bugatti).
10. Lord HOWE (Maserati).

Olisiko Monacon Grand Prix kilpailuja nimitettävä « yllätys kilpailuiksi? »

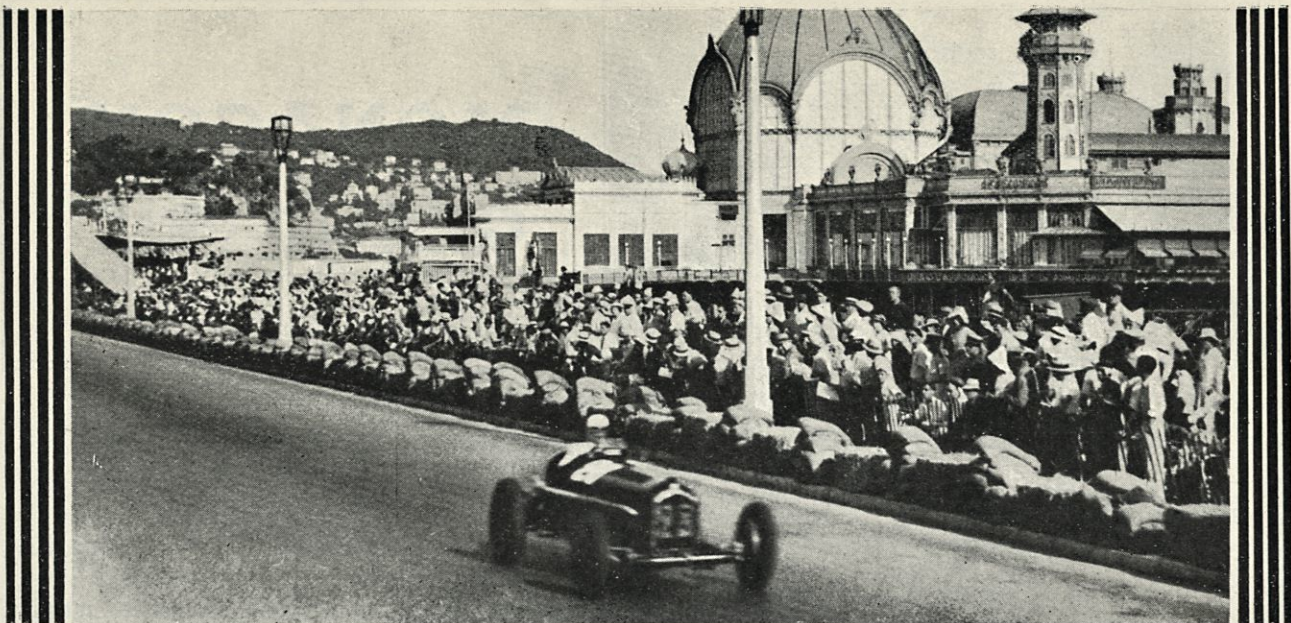
Aavistamattomat yllätykset, jotka urheilu tarjoaa, ryöstivät Louis CHIRONIN hyvin ansaitun ensi-sijan viittä minuttia ennen kilpailun loppua, tuskin 6 km. päässä maalista ajoi hän käänteessä hiekkasäkkeihin, jotka pidättivät häntä tarpeeksi-noin 2 minuttia-antaakseen seuraajalleen MOLLILLE tilaisuuden päästä johtoon 2 kierrosta ennen loppua ja joka siis näinollen voiti v. 1934. kilpailukauden ensimmäisen Grand-Prix kilpailun.

Toisesta sijasta taistelivat useat kilpailijat. Ensimmäisenä DREYFUS Bugattilla, joka aina 23.lle kierrokselle pysytteli ainoastaan 6 sekuntin etäisyydellä voittajasta, Tällöin kuitenkin Philippe ETANCELIN otti toisen sijan. Mutta ikävä kyllä! samoin kuin CHIRON myöhemmin, törmäsi myös miellyttävä, « Phi-Phi » nyt hiekkasäkkeihin taittaen vaunun akselin ja ollen pakoitettu jättämään radan.

Teitä ei varmaankaan ihmetytä lukea, että kaksi ensimmäistä – MOLL ja CHIRON – ajoivat Englebert renkailla, jotka kuten tavallista täydellisesti tyydyttivät ohjaajiaan. Myös C. FAROUX kirjoitti kilpailujen jälkeisenä päivänä lehdessä « L'Auto » : « Voitokat vaunut olivat varustetut Englebert renkailla, joiden ulkonäkö kilpailujen päättyessä oli kuin uussi » ; tämä seikka pakotti Auto-Unionin insinööri PORCHEN lausumann seuraavasti : « MIKA MENESTYS TALLA ALALLA. »



Voittaja Guy Moll.



Varzi, jota Penn Hughe seuraa suoralla linjalla.

Nizzan Grand-Prix Kilpa-Ajot

LOISTAVA VOITTO ENGLEBERT RENKAILLA

On toinen kerta, jolloin Nizza, tämä ihana matkailijakeskus järjestää « nopeuskilpa-ajot keskellä kaupunkia », näiden kilpailujen järjestely sai lyhyessä ajassa aikaan suuren menestyksen. Kilpailujen ulkonainen puoli jo sinään oli omiaan takaamaan suuren menestyksen, erittäin kauniin sään vallitessa joukko kuuluisia kilpailijoita suuren kansajoukon edessä kamppaili keskenään.

Lähtöviivalla näemme autot, jotka niin useasti ennen voitokkaasti suoriutuivat kilpailuista, Alfa-Romeo, Bugatti ja Maserati, valtti-ässät ohjaustangoissaan : CHIRON, VARZI, TROSSI, ETANCELIN, NUVOLARI, DREYFUS ja monet muut.

Ensimmäisen kierroksen lopulla johtaa VARZI sekä aivan hänen kintereillään CHIRON, NUVOLARI, DREYFUS, STRAIGHT, ETANCELIN, TROSSI y. m., tämä järjestys muuttuu perin vähän kunnes 7:llä kierroksella DREYFUS tunkeutuu toiselle sijalle NUVOLARIN ja CHIRONIN edelle, pitäen tämän aseman kuitenkin vain hetken, sillä 8:lla kierroksella ajaa NUVOLARI 2:lle sijalle. Heti näiden muutosten jälkeen alkavat keskeytykset, DREYFUS ja SOMMER jättävät radan luovuttaen 3:n sijan CHIRONILLE, VARZIN ja NUVOLARIN jälkeen. VARZI johtaa edelleen ja saavuttaa 15:lla kierroksella yleisen tuntinopeuden 108 km. 134 ja ajaa 17:n kier-



Etancelin Gambetta käänteessä

roksen ajalla 1 min. 44 s. eli siis kierroksen 111 km. 254 tuntinopeudella.

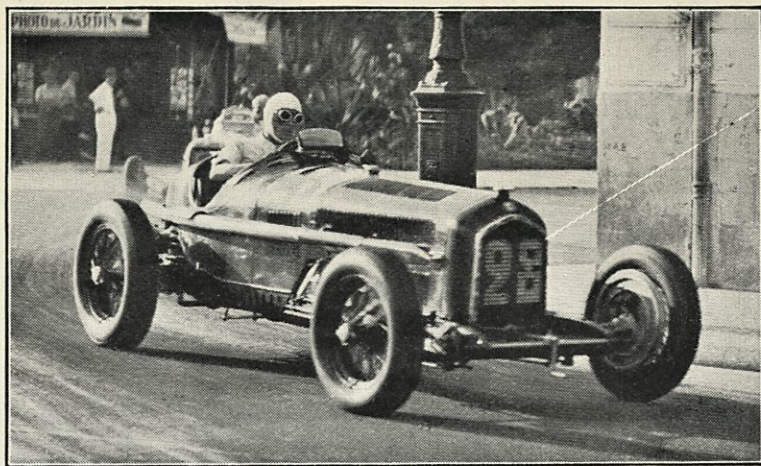
22:lla kieroksella pakoittaa konevika Nuvolarin jättämään radan. Seuraa ankara taistelu ensimmäisestä sijasta kolmen Alfa Romeon (Ferrari tallista), joita ohjaa Varzi, Chiron ja Trossi ja vastapuolueen välillä, vastapuolueena on Etancelin Maseratillaan.

Kilpailu jatkuu muutoksitta aina 61:lle kierrokselle, jolloin Chiron pysähtyy konevian tähden, ajaen kuitenkin vielä kierroksen, sitten lopullisesti keskeyttääkseen. Varzilla on nyt 53 sekuntin etumatka Trossista ja 2 m. 2 s. Etancelinista.

Sijoituksessa aiheutui enään vain yksi muutos. Trossille sattui nim. viimeisellä kierroksella bensiini sulkku, joka auttoi Etancelinin pääsemään toiseksi.

Loppusijoitus tulee seuraavaksi :

1. VARZI (Alfa-Romeo, Englebert) 105 km. 772 keskim. tuntinopeus.
2. ETANCELIN (Maserati, Englebert).

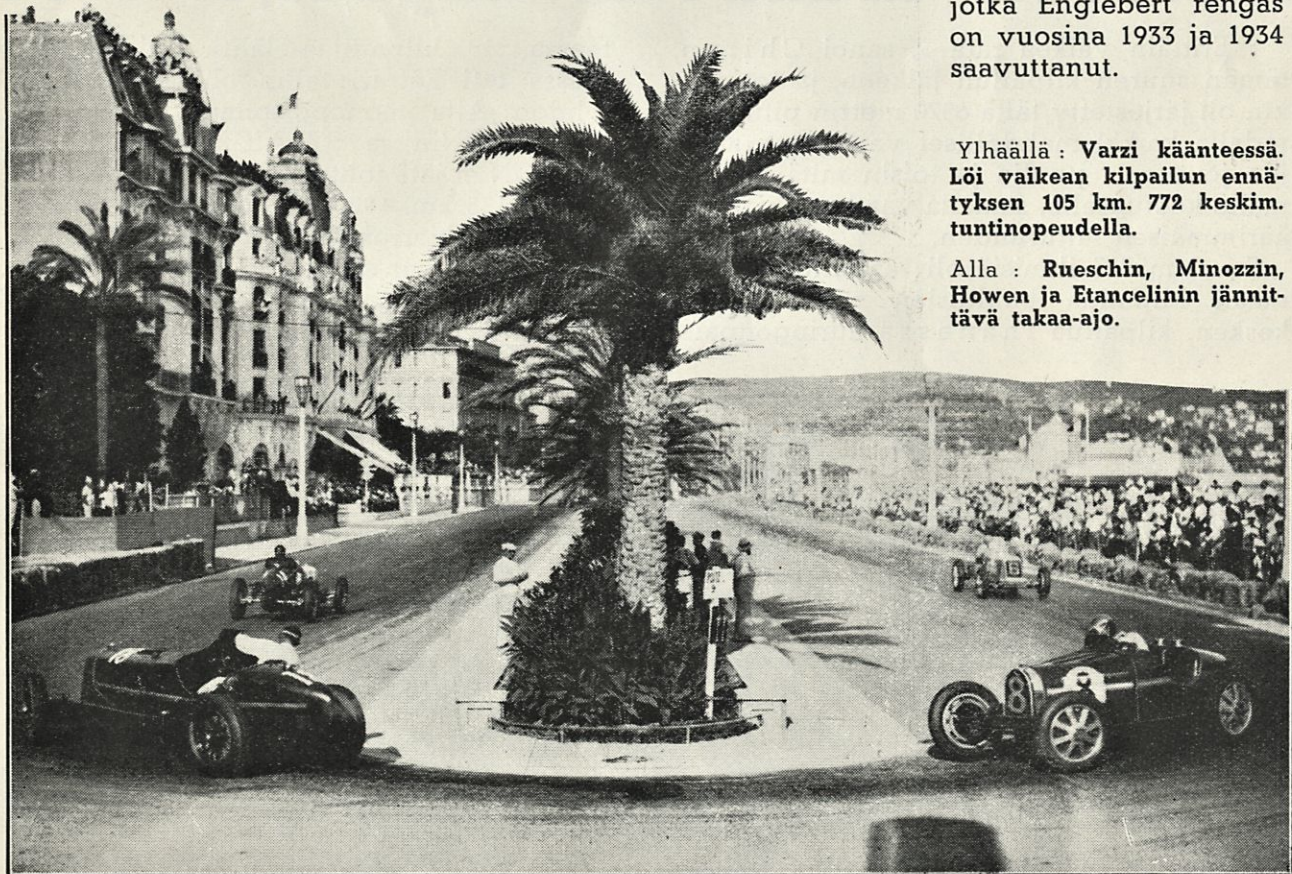


3. TROSSI (Alfa-Romeo, Englebert).
4. DE VILLAPADIerna (Maserati).
5. ZEHENDER (Maserati).
6. VEYRON (Bugatti).
7. Lordi HOWE (Bugatti).
8. MARRET (Bugatti).
9. BRUNET (Bugatti).

Kerran vielä on voitto saatu Englebert renkailla, joilla kolme ensimmäistä vaunua ajoivat. Tämä on loistava vakuutus niistä monista menestyksistä, jotka Englebert rengas on vuosina 1933 ja 1934 saavuttanut.

Ylhäällä : Varzi käänteessä. Löi vaikean kilpailun ennätyksen 105 km. 772 keskim. tuntinopeudella.

Alla : Rueschin, Minozzin, Howen ja Etancelinin jännittävä takaa-ajo.





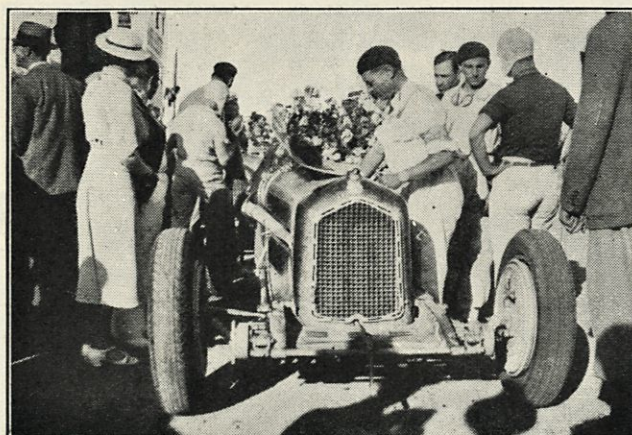
Marocon Grand-Prix Kilpa/Ajot 1934

« Erittäin vaikea rata », sanoi Chiron, tämän suuren kilpailun jälkeen, ja tosiaankin oli järjestetty tällä 6370 metrin pituisella radalla kaikki mahdolliset vaikeudet, autojen joutuessa puolin ja toisin mitä kovimmalle koetukselle, samalla vaatien ohjaajien äärimmäisen taituruuden.

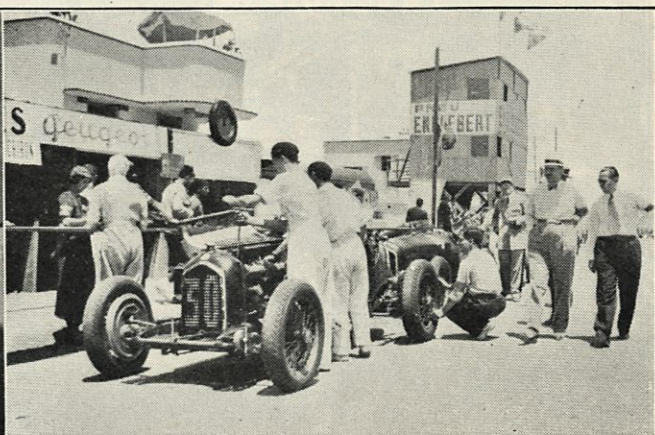
Suuri määrä ihmisiä oli saapunut seuraamaan kilpailua kuuluisien nopeusajajien kesken, kilpailua ihanassa auringonpais-

teessa. 15 kilpailijaa lähti linjalle. Heti alussa otti Ferrari tallin ohjaaja CHIRON johdon Alfa monopostollaan, LEHOUXin, ETANCELINin ja STRAIGHTin seurattessa. CHIRON ei jätä johtoa ja ajaa kierros-saavutuksen 135 km. 692 tunti nopeudella, saavuttaen 22:lla kierroksella ajan : 2 m. 49 s.

Taistelu toisen sijan tavoittelusta aiheuttaa kilpailujen suurimman jännityksen, LEHOUX joka alussa oli pakotettu jättämään tämän



Comottin vaunu, johon ylimekaanikko Marinoni heittää viimeisen silmäyksen.



Chironin ja Lehouxin vaunut ennen lähtöä.

paikan ETANCELINille, otti sen takaisin 9:llä kierroksella; kiihkeässä kamppailussa tunkeutuu ETANCELIN uudelleen 19 kierroksella ohi, jättääkseen paikan kuitenkin uudelleen 24:llä kierroksella. 2 vaunua LEHOXin Alfa ja ETANCELIN Maserati seuraavat toisiaan 2-3 sekuntin välimatkalla ja äärimmäisen jännittävissä mutta samalla kauniissa kamppailussa ajaa ETANCELIN viimein ohi voittajana.

Tulokset olivat seuraavat:

1. CHIRON (Alfa-Romeo - Englebert) 2 t. 55 m. 42 s. 2/5, 130 km. 512 keskim. tuntinopeus.
2. ETANCELIN (Maserati-Englebert).
3. LEHOX (Alfa-Romeo - Englebert).
4. STRAIGHT (Maserati).
5. COMOTTI (Alfa-Romeo - Englebert).
6. MINOZZI (Alfa-Romeo).
7. ZANELLI (Alfa-Romeo).
8. BIONDETTI (Maserati).
9. BRUNET (Bugatti).

Lopuksi huomautamme siitä suunnattomasta osasta, joka renkailla oli tässä kilpailussa. Ylpeydellä voidaan mainita tunnetun teknikon FAROUXin lausunta, jonka hän kilpailujen päätyttyä lausui: « juuri oikea rata renkaiden kokeiluun, se on jälleen Englebert, joka taas tänään juhlii voittoaan ». Lisäämme vielä voittajan, CHIRONin ajatuksen, joka kilpailija samoin kuin Etancelin, Lehoux ja Comotti uskoutui Englebert renkaiden huostaan. « Äärimmäisen vaikea kilpailu, kuoppainen ja kivinen rata rasitti sanomattomasti, tunnen itseni « loppuun ajetuksi », renkaat ovat myös kärsineet ja kiinnittivät huomioni koko ajan, mutta ne kestivät loistavasti. »

Lopettaen tämän lyhyen kertomuksen mainitsemme vielä, että 2 p. huhtikuuta MOLL (Ferrari talli) Alfa-Romeollaan Englebert renkaineen myös voitti Monacon Grand-Prix kilpa-ajot.

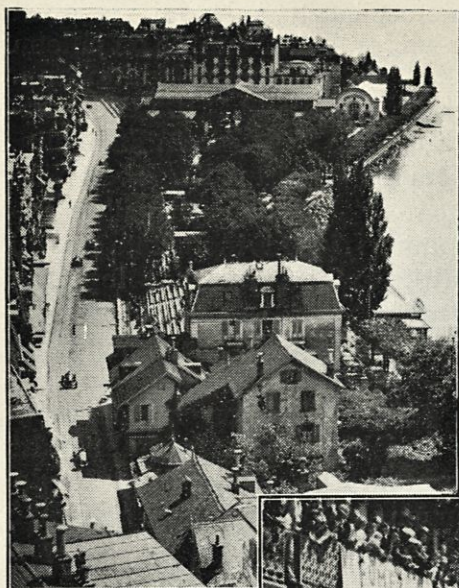


Miellyttävä ohjaaja Chiron jähdyttää janoaan.

« Pöyristyttävä kilpailu, renkaat ovat kärsineet, mutta kestivät erinomaisesti » selvitti hän voiton jälkeen (130 km. 512 keskim. tuntinopeus).

MONTREUXin ensimmäiset Grand-Prix Kilpa-Ajot

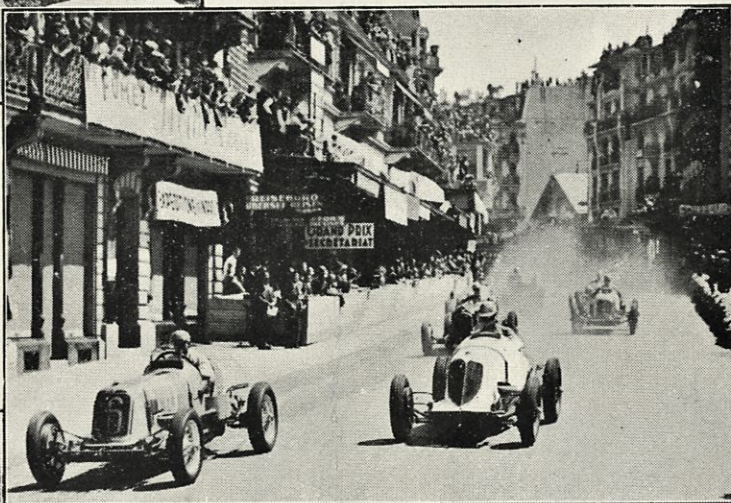
(SVEITSI)



1. Ajo pääkadulla.

2. Lähtö.

3. Trossi Straightin
takaa-ajamana.



Ensimmäisen kerran jyrisivät pienen Léman järven rannalla sijaitsevan matkailija kaupungin kadut nopeuskilpa-autojen moottoreiden paukkeesta ja se suuri menestys, joka siellä saavutettiin kruunasi toimitsijoiden rasitukset. Koko linjalla olivat parvekkeet, penkereet ja katokset täpösen täynnä ihmisiä. Aurinko, joka kilpailujen koko valmisteluajan itsepintaisesti pysytteli näkyttömissä, päätti kuitenkin tulla katsomaan lähtöä ja myös seurata kilpailujen kulkua.

Täydellä syyllä voimme tunnustaa kilpailun rasittavaksi. Kamppailu oli kovaa alusta loppuun ja vielä vähän

ennen loppua oli tulos epätietoinen.

Osanottajien joukossa näemme sekä suurimmat nopeuskilpailijat että huomattavimmat automerkit. FERRARI tallista: MOLL, VARZI ja TROSSI Alfa-Romeo monopostolla, ETANCELIN, STRAIGHT, HAMILTON, ja ZEHENDER kukin Maseratinsa ohjaustangossa; VEYRON ja

Bugattinsa; SOMMER ja Alfansa ja monet muut. Kaikkiaan 12 kestäväää vaunua, jotka ehdottomasti olivat päättäneet taistella voitosta.

Huomautamme heti urhean ETANCELINin ihastuttavasta ajosta, hän johti kilpailun melkein alusta loppuun. Voittaja saavutti hänet vasta viimeisellä kierroksella.

Heti alussa ottaa ETANCELIN johdon, pysytellen selaisessa vauhdissa, että hänellä jo 10:llä kierroksella on 12 sek. etumatka MOLLISTA, joka on toisena ja tämän lopetettua enemmän kuin 1 minutin etumatka STRAIGHTista, joka viimeksimainittu ei kuitenkaan kauvan kykene seuraamaan ETANCELINIä, sillä VARZI kiristää suuremmoisesti ja parantaen vauhtiaan ajaa STRAIGHTin ohittaen siis toisen sijan. Seuraa ankara kamppailu ETANCELINin ja VARTZIN välillä, samalla aikaa kun TROSSI sivuuttaa toiset kilpailijat, ottaen 3:n sijan VARTZIN ja STRAGHTIN välillä. Mutta ikäväksi täytyi VARTZIN

TROSSI VOITTA A KILPAILUN ALFA-ROMEOLLA (FERRARI TALLI) (101 KM. 060 KESKI-NOPEUD)

pysähtyä huoltoasemallaan, päästen kuitenkin uudelleen mukaan koko kierroksen menetettyään, näin ollen sai Trossi tilaisuuden ajaa ohi.

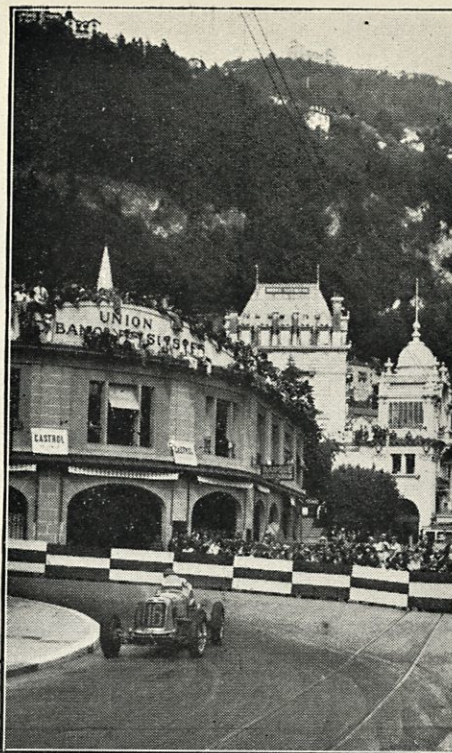
Kilpailu muuttaa muotoa, taistelu jatkuu nyt ETANCELINin ja TROSSIN välillä. Tilanne kärjistyy ETANCELINille, jarrunauhat olivat loppuun kuluneet ja tämä pakotti hänet yhä uudelleen ja uudelleen katkaisemaan sytytyksen pysyäkseen johdossa, Trossi kiristää yhä vauhtiaan ja ETANCELINin yrityksistä huolimatta saavuttaa tämän ollen 70 kierroksella ainoastaan 67 sekuntia jäljessä ; 75 kierroksella 39 sekuntia ; 80 kierroksella 31 sekuntia ; ja 85 kierroksella 13 sekuntia ; edistyminen on suuremmoinen. TROSSI lyö vielä kierrosennätyksen ajalla 1 m. 52 s. 4/5 ja tämä lopuksi auttoi häntä sivuuttamaan ETANCELINin, joten hän varmisti itselleen kovan taistelun voiton.

Tulokset ovat seuraavat :

1. TROSSI (Alfa-Romeo - Englebert) 2 t. 57 m. 25 s. (101,060 km. keskim. tuntinopeus).
2. ETANCELIN (Maserati-Englebert) 2 t. 57 m. 33 s.
3. VARZI (Alfa-Roméo - Englebert) 2 t. 58 m. 18 s.
4. STRAIGHT (Maserati) 2 t. 58 m. 46 s.
5. HAMILTON (Maserati).
6. ZEHENDER (Maserati).
7. VEYRON (Bugatti).
8. SOMMER (Alfa-Romeo).

TROSSI saavutti parhaan kierroksen (3320 m.) ajalla 1 m. 52 s.

Yksi tärkeä asia, joka on otettava huomioon, on se, että kolme voittajavaunua ajoi Englebert renkailla ja vielä sitäpaitsi koko kilpailun samoilla renkailla, niitä kertaa-kaan vaihtamatta, ne ehdot, jotka kilpailu vaati renkailla, olivat loistavasti täytetty. Jälleen oli Englebert rengas maineensa kukkuloilla.

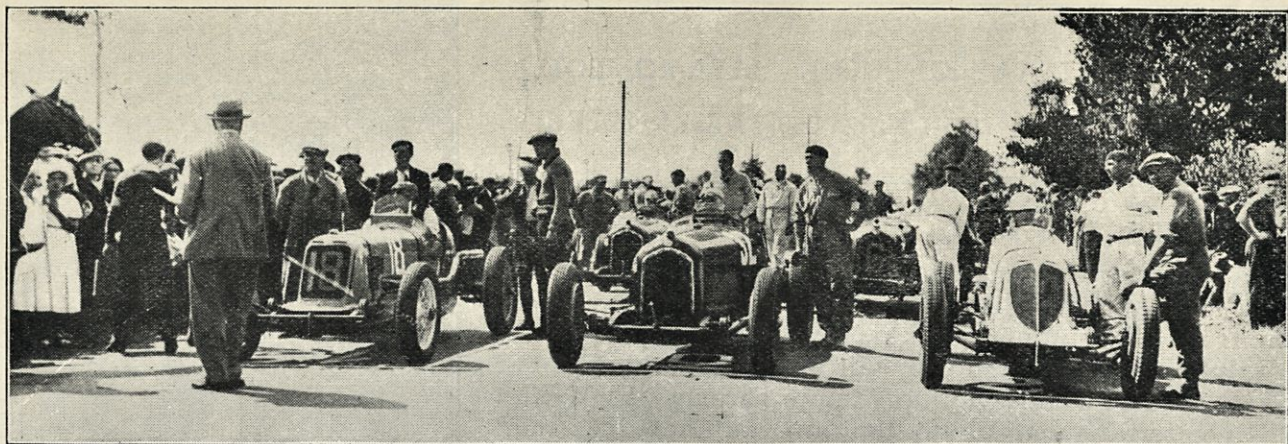


Etancelin käänteessä kaupungilla.

Braillard, saatuaan vian, poistuu. Etancelin kääntää täydessä vauhdissa.

Trossi voitti 101 km. 060 m. keskinopeudella.





Commingesin Grand-Prix Kilpa-Ajot

COMOTTIN KAUNIS VOITTO ALFA-ROMEOLLAAN, ENGLEBERT RENKAINEEN
150 KM. KESKIM. TUNTINOPEUDELLA



Uudelleen olivat nopeat kilpa-autot lähteneet matkalle, vielä kerran oli suunnaton innostus korvanut kilpailun järjestäjien rasitukset.

Ensimmäinen kierros ajettiin 150 km. tuntinopeudella, ensimmäisellä kierroksella sivuutti 7 vaunun ryhmä, Straightin johtamana, lavan. Näemme saman ryhmän jälleen toisella kierroksella, mutta hajoitautui se sittemmin Wimillen ja Sommerin keskeytettyä. 3:lla kierroksella oli Straightin jätettävä kilpailun johto Comotille. Ferrari tallin nuori ohjaaja ajoi muuten kierros-saavutuksen 154 km. 155 tuntinopeudella.

Kierrosennätyksen lyö jälleen Comotti 154 km. 757 tuntinopeudella ja uudelleen 155 km. 364 sekä lopuksi 9:llä kierroksella 155 km. 976 m.

Kehitetty vauhti on siis hyvin huomattava ja kaunis voimien mitailu antaa Comotille tilaisuuden 200 metrin etumatkaan. Etancelin ja

Comottia juhlitaan voittonsa jälkeen.

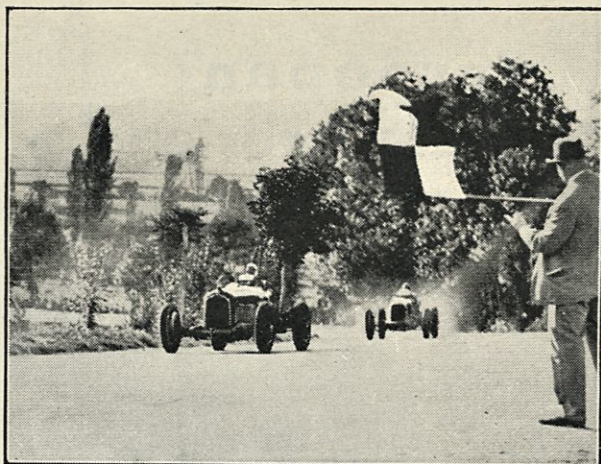
Ylhäällä : Comotti saapuu.

Alhaalla : Comotti, Wimille, Etancelin ja Sommer ajavat toisiaan takaa kireässä vauhdissa.

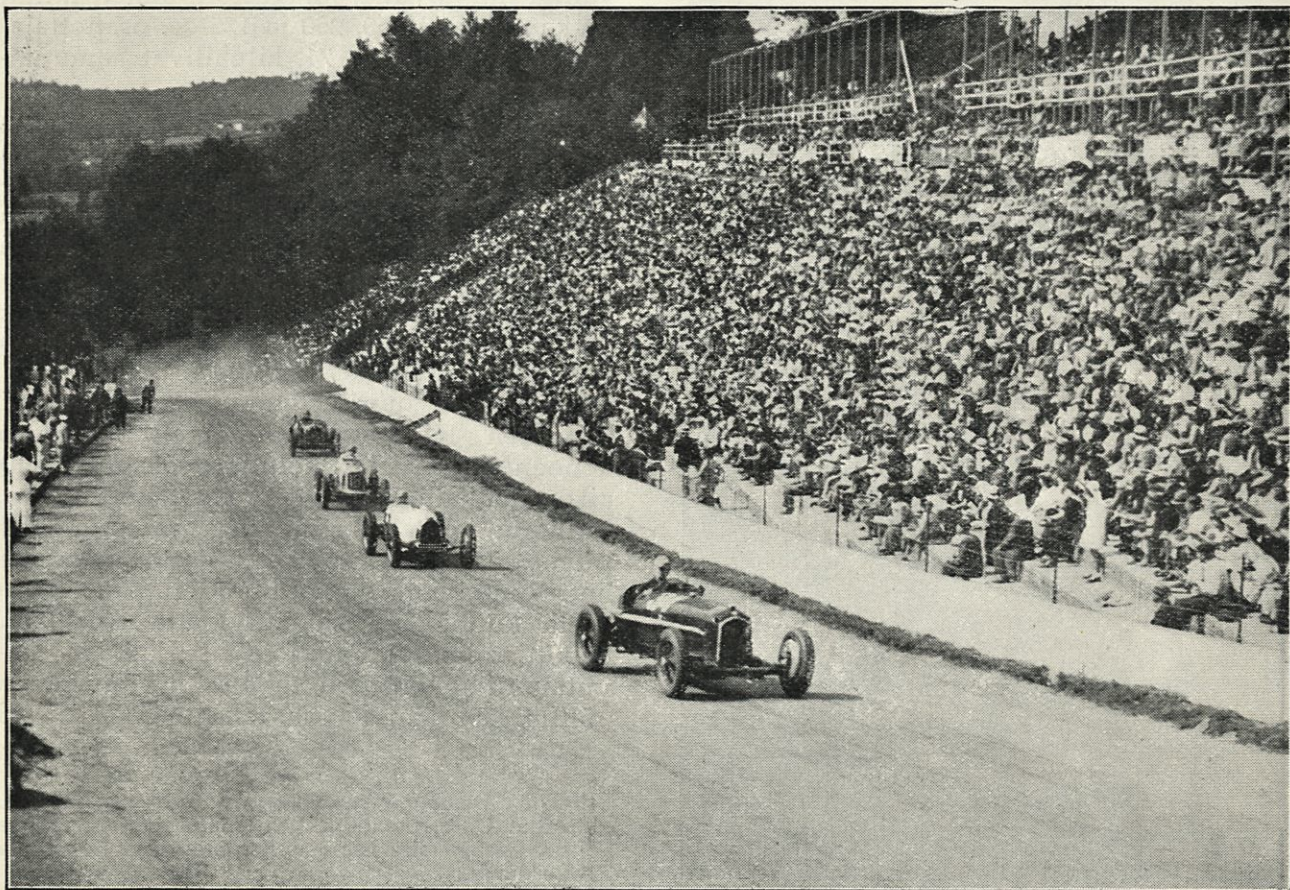
Zanelli lopettavat , miellyttävä kilpailija Lehoux Ferrari autotallista näkee välttämättömäksi lopettaa 14 kierroksella. Poistumisensa jälkeen ilmoitetaan hänen 11 kierroksella saaneen uuden kierrosennätyksen 157 km. 840 tuntinopeudella.

Zehenderin sivuutettua Straightin, jonka oli pysähdyttävä huoltoasemalla, ei ensimmäisten joukossa muita muutoksia tapahtunutkaan ja 385 km. pitkällä matkalla tulivat tulokset seuraaviksi.

1. COMOTTI (Alfa-Romeo, Englebert renkaineen) 2 t. 33 m. 49 s. 4/5, 150 km. keskim. tuntinopeudella.
2. ZEHENDER (Maserati) 2 t. 35 m. 5 s.
3. STRAIGHT (Maserati) 2 t. 36 m. 45 s.
4. FALCHETTO (Maserati) yhden kierroksen jäljessä.
5. WIMILLE (Bugatti) kaksi kierrosta jäljessä.

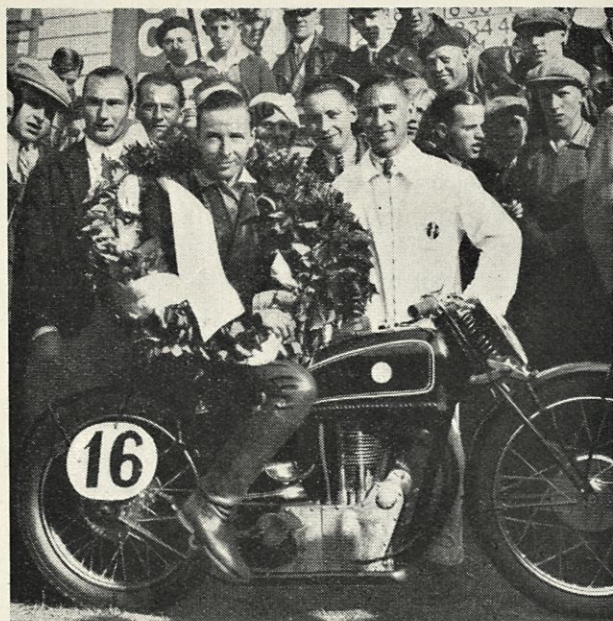


Kuten tavallista ajoi voittaja Englebert renkailla, ja suuresta keskinopeudestaan huolimatta ajoi Comotti koko kilpailun kertaakaan vaihtamatta renkaita ; Tämä on uusi Grand-Prix lisää, liitettäväksi Englebert renkaan vuosien 1933 ja 1934 voittoluetteloon.



Euroopan Moottoripyörien Grand-Prix kilpailut.

ASSEN 23/6.34



Kuluneen kesäkuun 23 päivä oli muistorikas sekä Hollannille että kansainväliselle moottoripyöräurheilulle. Ei koskaan ennen Hollannin T. T.-liitto ole saanut osakseen sellaista mielenkiintoa ja osanottoa.

Oli moottoripyörä urheilun suuri juhla, jolla urheilulla tässä maassa on monia kannattajia.

Osanottajien lukumäärä antaa käsityksen suunnattomasta menestyksestä. 500 cc. koneiden kilpailu pidettiin 46 osanottajan välillä iltapäivällä, jotavastoin 3:men muun luokan koneet 350, 250 ja 175 cc. osanottajalukumäärän ollessa 71, kilpailivat aamupäivällä.

Aamupäiväkilpailun voitti miellyttävä Ivan Goor, joka ajoi «kauniin» kilpailun voittaen toverinsa 101 km. 300 keskinopeudella. Sellaisella vaikealla radalla kuin Drenthe rata on oli tämä saavutus sekä koneen, että ajajan eduksi. Kilpailu voitettiin Benelli 175 cc. koneella Englebert renkaineen. Ivan GOOR voitti siis Euroopan mestaruuden luokassa 175 cc.

Kilpailujen suurin vetonumero oli 500 cc. koneiden kilpailu. Satumainen lähtö 46 koneen piinaavalla melulla syöksyessä yht aikaa matkalle. Parhaat eroavat heti alussa, Milhous, jonka taitavuutensa puolesta, olisi pitänyt asettua johtoon, ei saanut konettaan heti kuntoon ja menetti yhden kierroksen. Tästä kuitenkin säikähtymättä ajaa hän kaikin voimin kilpailijoidensa jälkeen saavuttaen heidät vähitellen. Ensimmäisten välillä käydään kovaa taistelua; WOODS

Ylhäällä : Demeuter seppelöitynä voittonsa jälkeen.
Alhaalla : Goor, (Benellillä) Euroopan mestari sarjassa 175 cc. Vasemmalla Lacroix, Englebert kumin johtaja Amsterdamissa.

Vasemmalla :
Demeuter katkaisee maalin voittajana 135 km. 700 m. keskim. tuntinopeudella.

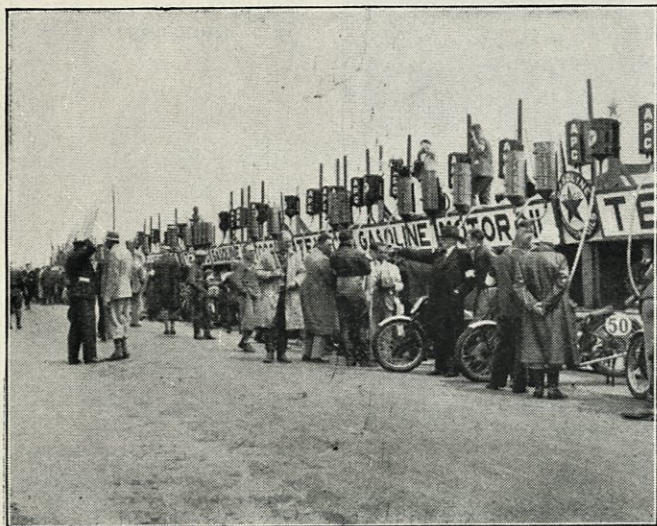
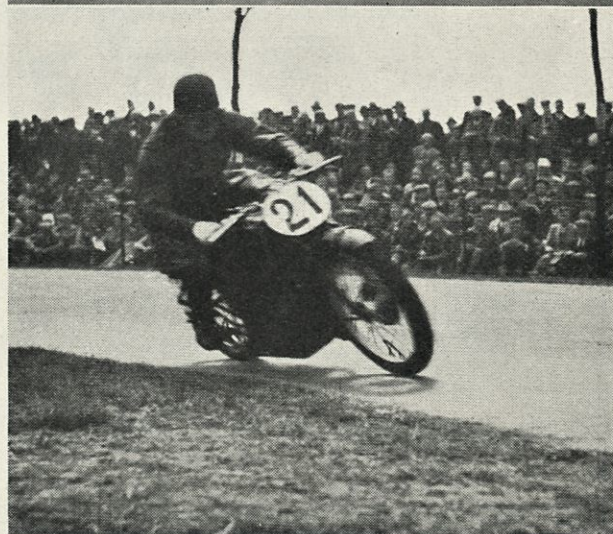
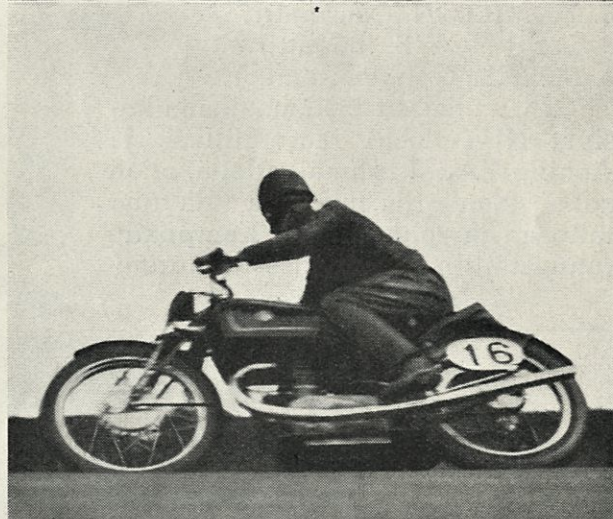
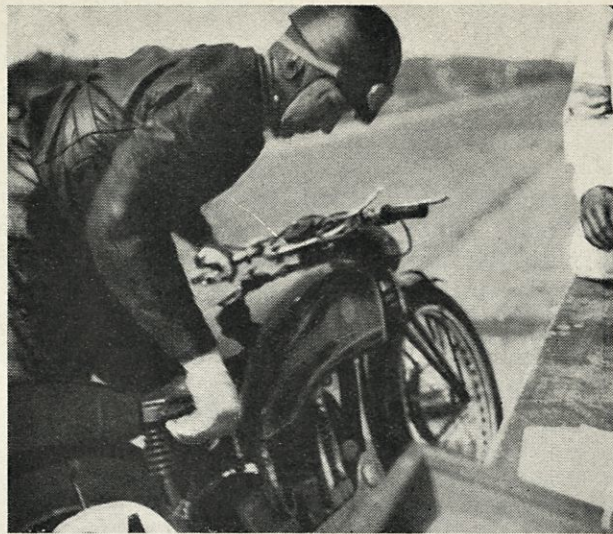
Oikealla :
**Demeuter lähdössä.
Demeuter käänteessä.
Noir täydessä vauhdissa.
Huoltoasemat.**

ajaa kumoon ja Kalen Husqvarnalla ottaa johdon ennen Guthrie, joka ohjaa Norton konetta. Viimeisessä käänteessä ajaa tämä Kalenin ohi tämän jäädessä toiseksi. DEMEUTER on hänen jäljessään ja sitten tulee NOIR. Seuraavalla kierroksella menettää Kalen aikaa ja päästää ohitseen DEMEUTERin ja NOIRin. GUTHRIE parantaa etumatkaansa, NOIRin pitäessä kolmannen sijansa Guthrien ja Demeuterin jälkeen. Milhoux on nyt huomattavasti saavuttanut.

Johdossa olevat jatkavat sisukkaasti kierrosta, mutta Guthrie tekee ikävän kuperkeikan katkaisten käsivartensa. Demeuter tulee nyt siis ensimmäiselle sijalle Noirin seuraamana.

Kolmen ensimmäisen koneen tulokset, jotka koneet ajoivat Englebert renkailla, näidenkin siis osallistuessa F. N. : n ja Husqvarnan voittoihin :

1. DEMEUTER koneella F. N. Englebert renkaineen, ajoi 415 km. 200, 3 t. 3 m. 44 s. (135 km. 700 keskinopeudella).
2. NOIR koneella F. N. Englebert renkaineen 3 t. 5 m. 20 s. (134 km. 400 keskinopeudella).
3. van der PLUYM Husqvarnalla Englebert renkaineen 3 t. 10 m. 26 s. (128 km. 200 keskinopeudella).



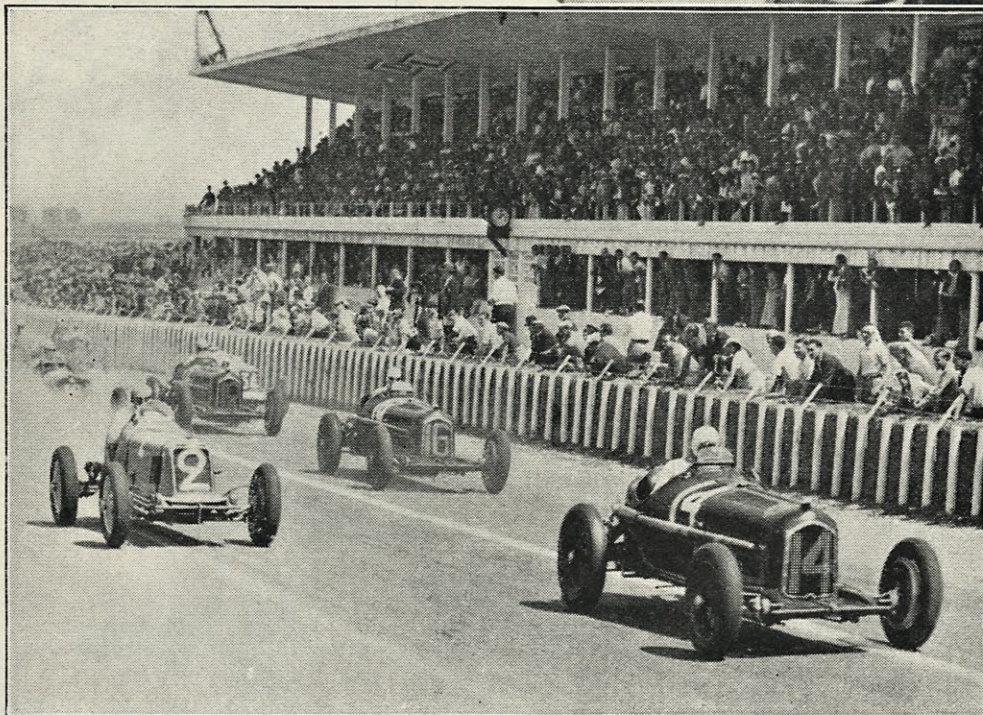
MARNEN GRAND-PRIX KILPA-AJOT

CHIRONIN uusi voitto Alfa-Romeolla Englebert renkaineen 146 km. keskinopeudella.

Kilpailu suoritettiin polttavan kuumassa helteessä niistä 14 vaunusta, jotka lähtivät taipaleelle, ajoi ainoastaan 6 maaliin. Sijoitus oli muuten seuraava:

1. Louis CHIRON (Alfa-Romeo, Englebert renkaineen) 3 t. 25 m. 51 s. 4/5 (145 km. 984 keskim. tunti nopeus).
2. Guy MOLL (Alfa-Romeo, Englebert renkaineen) 3 t. 30 m. 27 s. 8/10.
3. Ach. VARZI ja MARINONI (Alfa-Romeo, Englebert renkaineen).
4. HAMILTON (Maserati).
5. Lordi HOWE (Bugatti).
6. SOFFIETTI (Alfa-Romeo).

Ensimmäisen 150 km. aikana kiihivät NUVOLARI Maseratillaan ja Achille VARZI ryhmän edellä, ollen koko ajan tilaisuudessa näyttää taitoaan ja rohkeuttaan. Kamppailu tunnustettiin yksimielisesti suurem-



Ylhäällä: Chiron kukitettuna voittonsa jälkeen. Hän ajoi kilpailun 145 km. 984 keskim. tuntinopeudella.

Alhaalla: Lähtö, jota suuri ihmisjoukko seurasi.

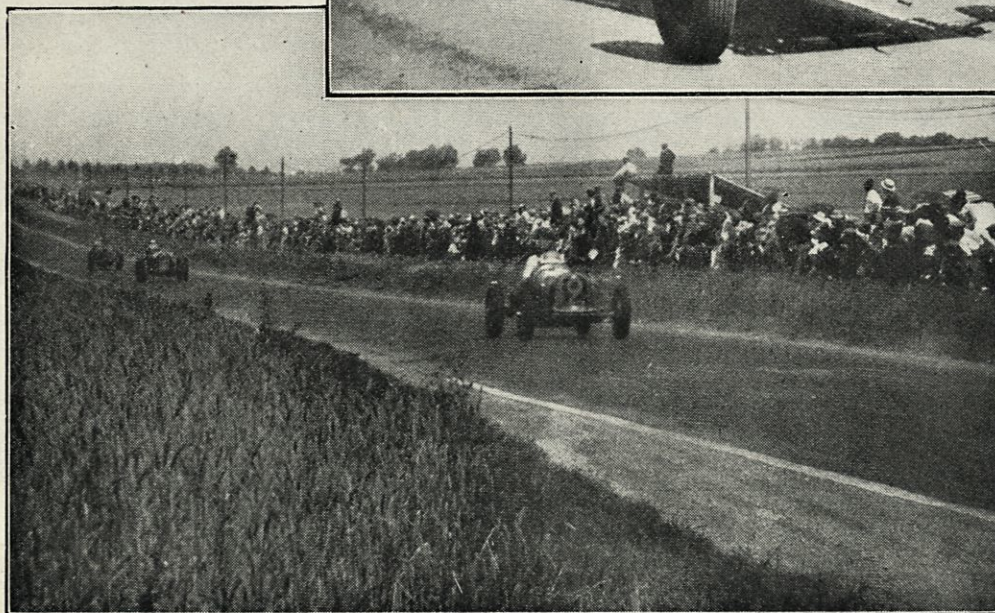
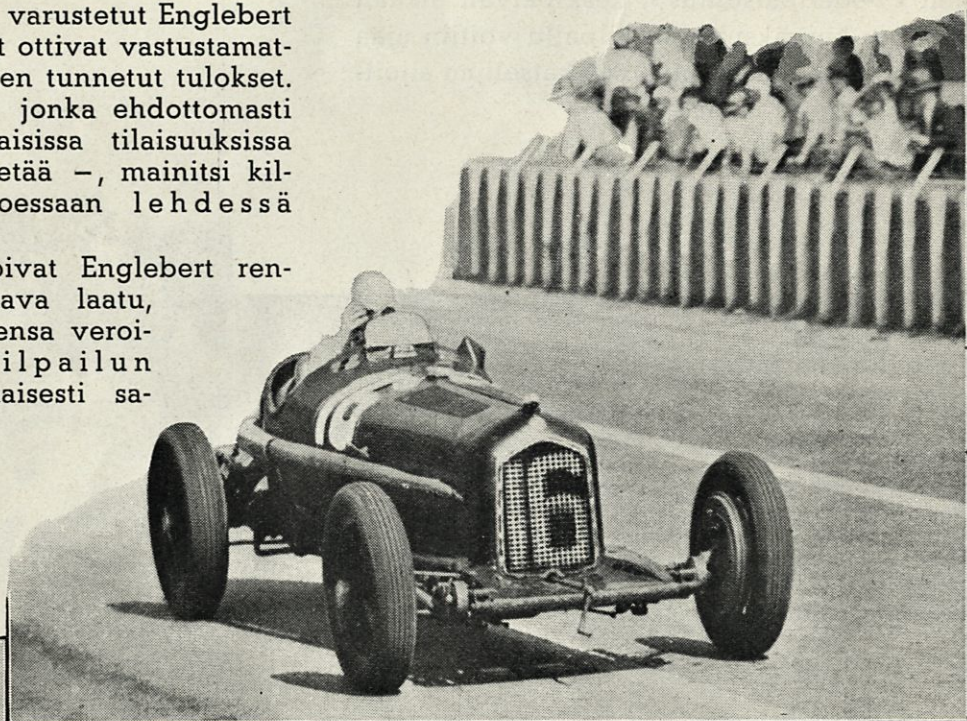
moiseksi ja katsojat seurasivat henkeään pidättäen sen kehitystä tässä pöyristytävän murhaavassa vauhdissa, joka vaati aivan äärimmäiset voimat sekä ohjaajalta, koneelta että renkailla. Neljä eri kertaa pettivät Nuvolarin renkaat. Neljä vaihdosta toinen toisensa jälkeen, aiheuttivat hänelle huomattavan vahingon. Hän oli pakoitettu ajamaan tyhjällä renkaalla melkein koko kierroksen, joka puolestaan vaikutti ohjauslaitteen epäkuntoon joutumisen ja pakoitti Nuvolarin lopettamaan. Tämä on vielä keran todistuksena siitä, mikä huomattava osa renkailla on kilpailussa. NUVOLARIN ollessa pakoitettu lopettamaan ei sitävastoin Ferrari tallin Alfa-Romeo vaunuilla ollut mitään hätää, ne olivat varustetut Englebert renkailla. Nämä vaunut ottivat vastustamattoman johdon saavuttaen tunnetut tulokset.

Charles FAROUX, - jonka ehdottomasti pätevä arvostelu tällaisissa tilaisuuksissa on merkityksellinen tietää -, mainitsi kilpailujen kulkua kertoessaan lehdessä « L'Auto » :

« Voittajavaunut ajoivat Englebert renkailla, joiden mainittava laatu, osoittautui taas maineensa veroiseksi, niiden kunto kilpailun lopussa oli yksinkertaisesti sanoen, -ihailtava.»

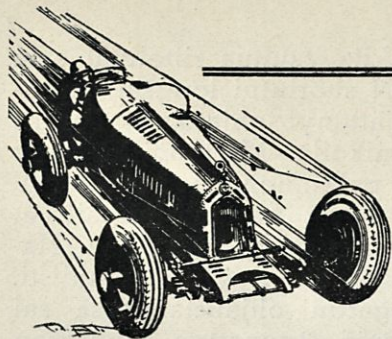
Nuvolari oli kykenemätön kamppailuun, peli oli

pelattu; Kolme Alfa vaunua riitelivät ensi sijasta ja CHIRON suoriutui lopuksi voittajana. Varzi oli jättänyt ohjauksen Ferrari tallin päämekaanikolle Marinonille. Guy MOLL otti toisen palkinnon, kävi taas siten, että kolme italialaista vaunua kilpailivat kilpailun suurimman osan keskenään. Hamilton Maseratillaan ajoi hyvin ja kauniisti. Lordi Howe Bugattin ohjaustangossa sai tilaisuuden näyttää tunnettua kuntoaan nopeuskilpailijana ja lopuksi Soffietti taituruudellaan sijoittautui voittajien joukkoon.



Guy Moll
Alfa-Romeolla sivuut-
taa täydessä vauh-
dissa lavan.

Kilpailijoiden välinen
kova taistelu; tällä
suoralla linjalla saa-
vutettiin 240 km. kes-
kim. tuntinopeus.

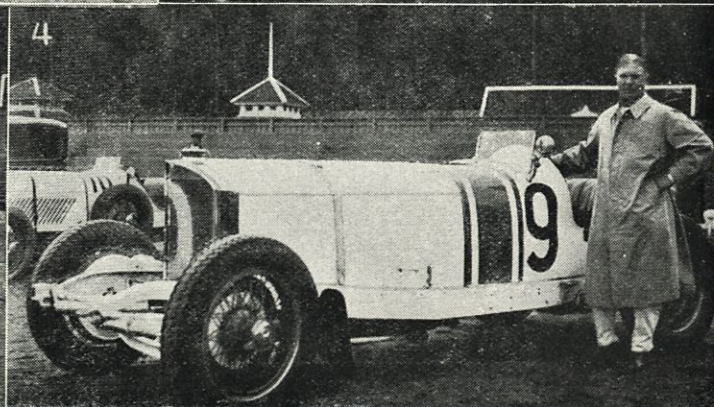
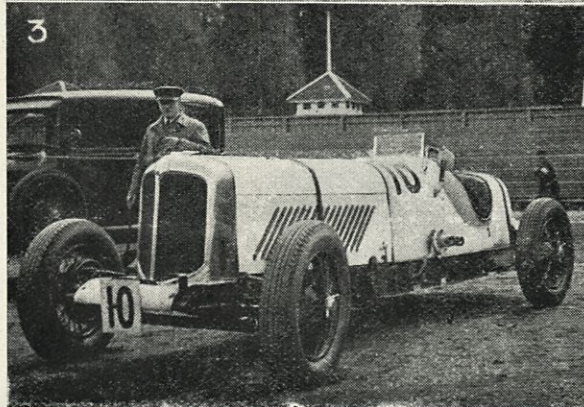
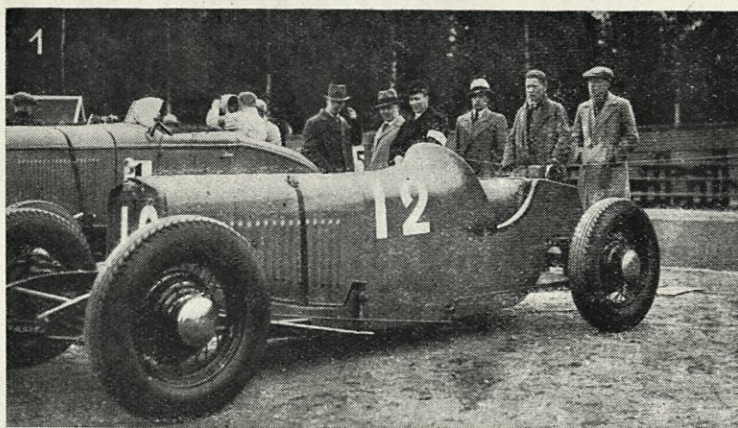


SUOMEN GRAND PRIX

Voi sanoa, että hyvä kohtalo suosi sitä suurta työtä, jonka kilpailujen järjestäjät olivat tehneet, sillä aamulla vallinnut todellinen « vedenpaisumus », keskipäivän aikaan muuttui kuivaksi, joten kilpailu voitiin ajaa luonnollista menoaan 40.000 katselijan sijoituessa ympäri rataa.

MOOTTORIPYÖRÄAJO :

Oli äärimmäisen mielenkiintoinen alusta loppuun ja suomalaiset, jotka ensimmäisen



1. Pataman erikois Ford, Englebert renkaineen.
2. Voittaja Björnstad (Norjalainen), jota voiton jälkeen Englebert toiminimen Helsingin konttorin johtaja Wendelin onnittelee.

3. Keinänen ajoi Chrysleriä Englebert renkaineen.
4. Ebb ja Mercedes-Benzinsä sijoittui 3 :si (Englebert renkaat).

kerran näissä kilpailuissa, suoriutuivat suurina voittajina johtivat koko kilpailun yhä kiihtyvämmällä vauhdilla. Lampinen kilpailujen loistava voittaja, löi vielä kilpailun ennätyksen ajaen Englebert renkailla varustetulla Rudge pyörällään. 100 km. kiemuraisen radan 60 m. 24,7 sek. Hänen ajonsa ei jättänyt tekemättä vaikutusta. Granberg, joka ajoi Sarolea'an Englebert kumeineen sijoittautui 3:ksi ajalla: 61 m. 22,9 s. Pultti hänen pyöränsä satulassa oli irtaantunut, häiriten pahasti kilpailujen toisella puoliskolla ja estäen hänen saavuttamasta parempaa sijaa.

AUTOKILPAILU:

Ebb ja Björnstad lähtevät majesteettillisesti, Pitschin ja toisten kilpailijoiden seuraamina. EBB sivuuttaa lavan ensimmäisenä Mercedeksensä toimiessa moitteettomasti. Toisella kierroksella johtaa kuitenkin Björnstad Alfa-Romeolla ja pitää myös tästä lähtien etumatkansa, tulematta vaarallisemmin uhatuksi. Pitsch vaikkakin hän kiristi

parhaansa, pysyttäytyi ainoastaan toisena. Ihailua herätti Keinäsen errittäin kaunis ajo Chryslerilään (Englebert), mutta onnettomuudeksi katkesi akseli hänen vauvunustaan ja hänen oli lopetettava. Samaten myös Patama erikois Fordilla (Englebert) sai ohjau-



Lampinen Rudgella (Englebert renkaat) saavutti moottoripyöräkilpailun ensi sijan ja löi uuden ennätyksen tällä 100 km. pituisella matkalla. (60 m. 24 s. 7).

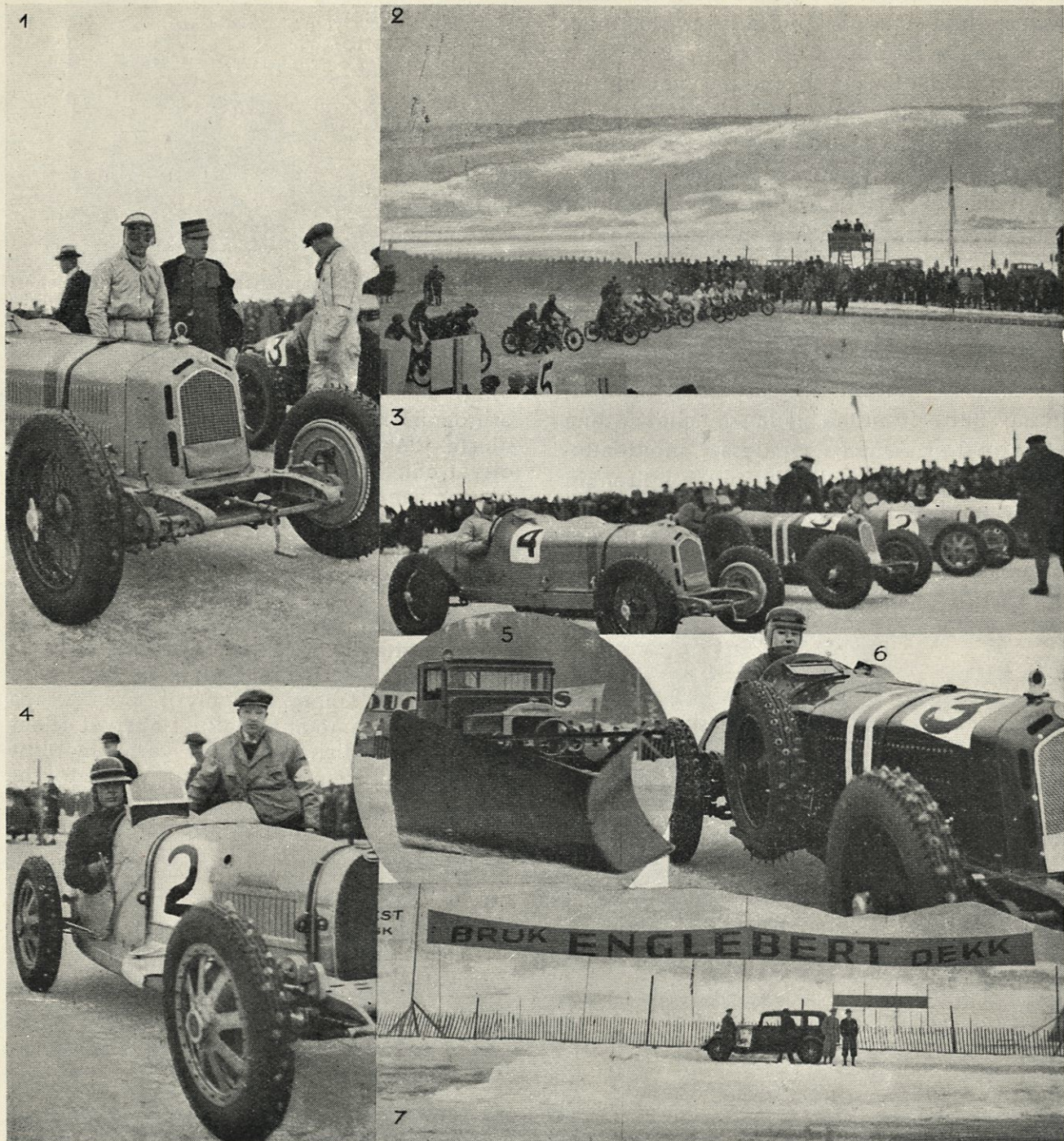
vian vaunuunsa. Björnstad, joka kilpaili erinomaisesti, ei salannut iloaan siitä kunnia, jonka uskolliset Englebert renkaansa olivat hänelle hankkineet, auttaessaan häntä voittamaan tämän kilpailun, samalla lyöden kaikki aikaisemmat ennätykset (59 m. 23 s.).

Suomen Grand-Prix oli siis ylivetoinen urheilutilaisuus, kaipauksella kuitenkin todettiin, että kilpailusta puuttui tuo miellyttävä, ruotsalainen mestari – Widingren –. Usein Suomessa laakereita niittänyt Isberg oli myös poissa. Jos nämä molemmat kilpailijat olisivat olleet mukana, olisi kilpailulla varmaan ollut paljon suurempi vetovoima, mutta toivokaame, että vuoden 1935 Grand-Prix kilpailuissa Helsingissä tapaamme heidät jälleen.



1. Ihmisjoukot metsänrinteellä.
2. Englebertin mainosauto.
3. Englebert-mainos radan ylimeno sillassa.

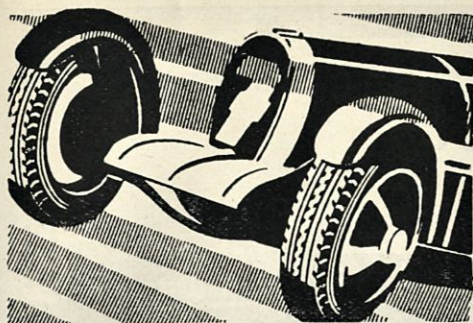
Norjan Grand-Prix



1. Voittaja Widengren.
2. Moottoripyörien lähtö.
3. Ennen autojen lähtöä.

4. J. E. Isberg sijoittautuu toiseksi.
5. Lumiaura puhdistaa radan.
6. Björnstad, joka lopetti.

7. Englebert mainos.



NORJAN GRAND-PRIX



**Widengren ajoi 150 km. matkan jäällä Alfa-Romeolla
Englebert renkaineen 114 km. keskim. tunti nopeudella.**

Talvi Grand-Prix kilpailut kilpailtiin Myjoen järven jäällä 150 km. päässä Oslost. 40 cm. paksulle jäälle hyvin merkitty, kauden talvinen rata antaa kilpailijoille tilaisuuden saavuttaa parhaimmat tulokset.



Kilpajärjestys oli seuraava: Moottoripyörät, urheiluvaunut ja kilpa-autot.

Taipaleelle lähteneestä 15 moottoripyörästä saapui maaliin ainoastaan 4, Gunnar Kalenin voittaessa Husqvarna koneella 500 cc. sarjan ja Reider H. Jensenin voittaessa myös Husqvarna koneella 350 cc. sarjan.

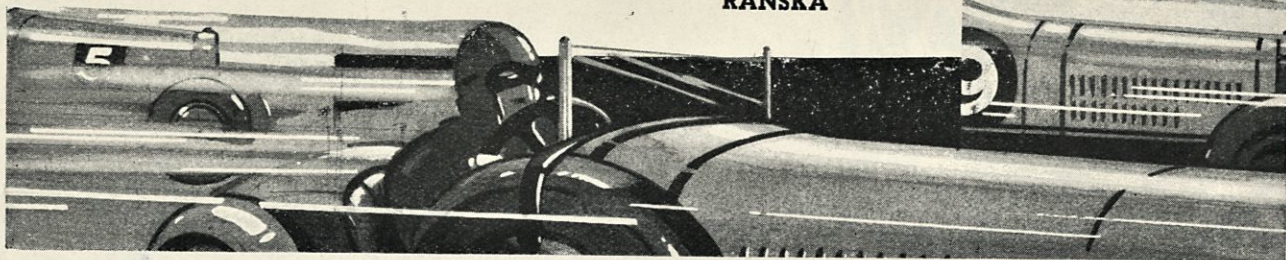
Urheiluvaunujen kilpailun voitti Fordilla Arvid Johanson, ja kului kilpailu sinään erikoisemmista huomautuksista.

Kilpa-autojen ryhmään osallistui 6 vauhua. Widengren Alfa-Romeollaan otti heti johdon, pitäen sen myös koko ajan, hän ajoi mitä kauneimman ja tasaisimman ajonäytteen. Hän saavutti maalin ennen Isbergin Bugattia. Toiset kilpailijat olivat lopettaneet.

Paul Pietsch, joka saavutti kierrosnäytöksen 120 km. tunnissa vaunullaan Alfa-Romeo.

Vichy Grand-Prix kilpa-ajot

RANSKA



Mitä loistavin menestys oli järjestelijöiden palkka tässä Grand-Prix kilpailussa.

Voitto lankesi kreivi Trossille Alfalla ja Etancelinille, joka ajoi Maserattia. Molemmat vaunut olivat varustettu Englebert renkailla.

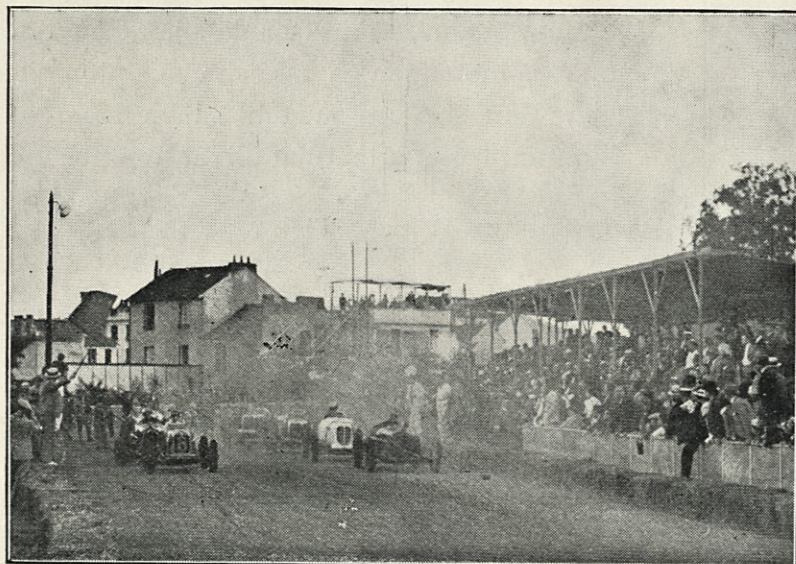
Tämä kilpailu kuuluu n.s. « kaupungin keskusta » luokkaan. 2 km. 237 m. pitkän radan muodosti tosiaankin, kuuluisan kylpyläkaupungin Vichyn pää – ja puistokadut. Kilpailun muodosti 2 sarjaa a 30 kierrosta ja loppuajo 60 kierrosta. Ainoastaan 5 parasta kustakin ryhmästä olivat oikeutetut osallistumaan loppuotteluun.

Tähän kokoontuivat siis: Etancelin Maseratilla, Lehoux Alfalla, Straight Alfalla, Lordi Howe Bugattilla, Veyron Bugattilla ja de Villapadierna Maseratilla.

Heti alussa ottaa Etancelin johdon ja jo ensi kierroksella hankkii hän itselleen 7 sekunnin etumatkan Trossista. Etumatka parane pian 12 sekuntiin, ja 10: lla kierroksella 17 sekuntiin, Tällä ajalla ajaa Dreyfus kuniissa kamppailussa Trossin ohi, ottaen 2:sen paikan. 20 kierroksella on Etancelinilla 20 sekunnin etumatka Dreyfuksesta, näiden jälkeen tulevat Straight ja Trossi.

Kolme kierrosta myöhemmin otti Trossi 3 sijan, silläaikaan kun Etancelin, jonka jarrut ovat epävarmat, on pakoitettu hiljentämään vauhtia. Trossi käyttää tätä tilaisuutta hyväksensä ja panee parhaansa saadakseen toisen paikan, voidakseen senjälkeen tavoitella ensimmäistä. Välimatka pienenee ja 34 kierroksella saa Trossi johdon.

Viimeisillä kierroksilla tapahtuu ainoastaan yksi huomattava

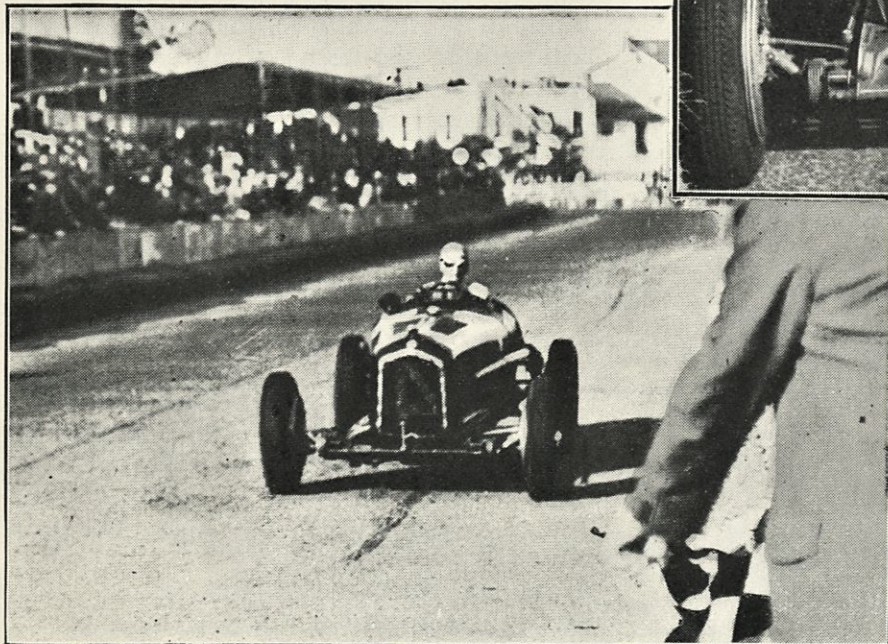
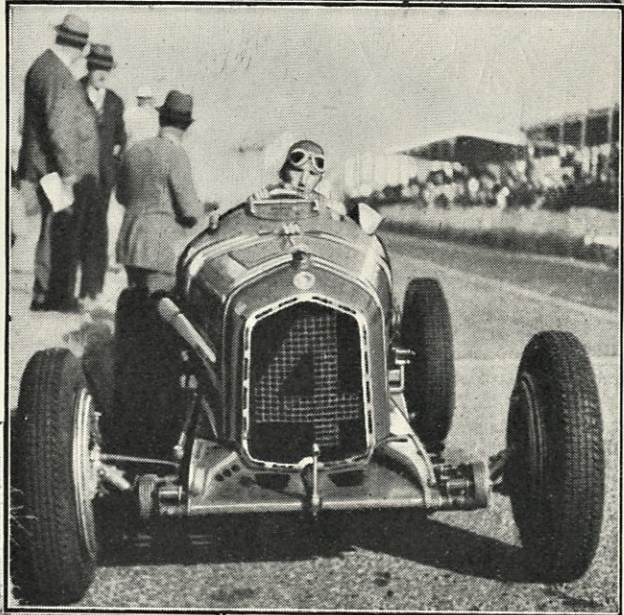
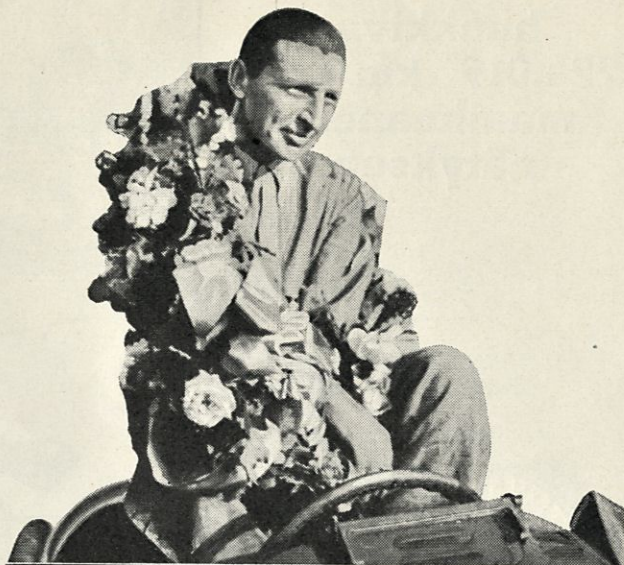


Lähtömerkki on annettu.

muutos, toisen sijan vaihdos Etancelinin ja Straightin välillä.

Lopputulokset: Päivä päättyi kreivi Trossin riemuvoittoon, hän saavuttaen suuren edistyksen sijoittautui vielä kerran parhaimpien joukkoon.

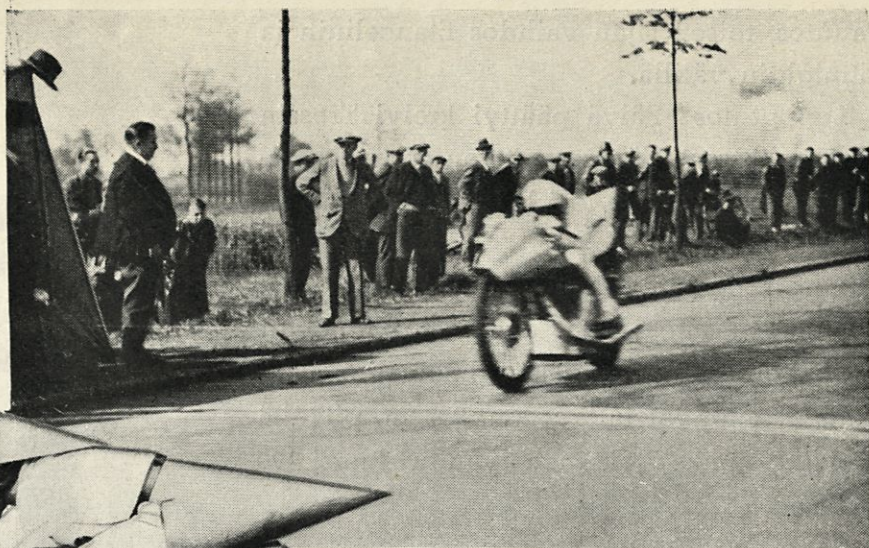
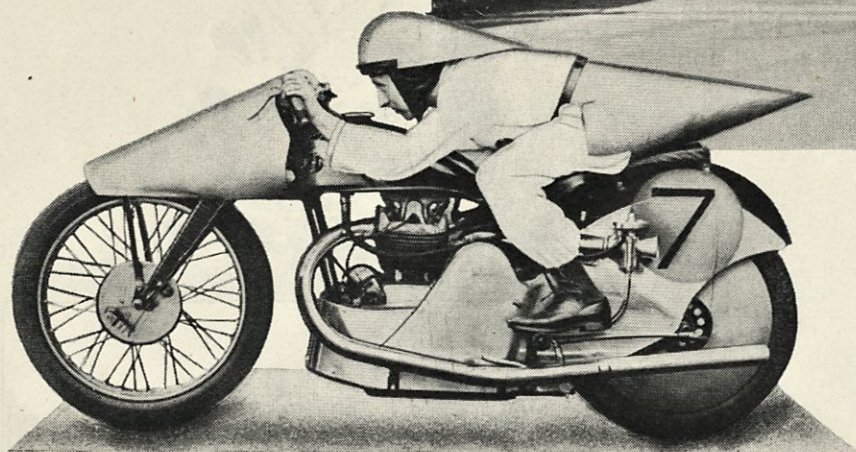
On tarpeetonta huomauttaa siitä kestävyys-kokeesta, jonka alaiseksi Englebert renkaatkreivi Trossin ja Etancelin vau-
nuissa joutuivat tällä 2 km. 257 m. pitkällä radalla, jonka jokainen vaunu kiersi 90 kertaa.



Ylhäällä :
Trossi Alfa-Romeolla.

Vasemmalla : Trossi sivuuttaa
maaliviivan voittajana.

**« F.N »
ja ENGLEBERT
hankkivat
224.019 km./tunt.
maailmanen-
nätyksen**



Bonheyden maantiellä 22 p.
huhtikuuta 1934. Milhoux
sivuuttaa maalin satumai-
sen hui massassa vauhdissa.

Rene Milhoux koettaa saavuttaa uuden maailmanennätyksen 1 kilometrin matkalla moottoripyörällä 500 cc., käyttäen vauhti starttia. Entinen maailmanennätys oli saksalaisella Hennellä 214,220 km./tunt.

On sula mahdollisuus kuvailla niitä vaikeuksia, jotka ovat voitettavat tällaisen maailmanennätyksen saavuttamiseen. Ylitääkseen 200 km./tunt. moottoripyörällä on sama kuin ajaisi 60 mtr. sekunnissa.

Sunnuntaina 2 päivänä huhtikuuta löi Milhoux uuden maailmanennätyksen 224,019 km./tunt. ylittäen entisen ennätyksen melkein 10 :llä kilometrillä.

KILPAILIJJA

Rene MILHOUX ei ole ensimmäisessä kokeessaan. Innostunut ja uhkarohkea sekä satumaisen rauhallinen ja kylmäverinen ajaja omistaa nopeudessa kunnioitusta herättäviä maailmanennätyksiä, hän sai m.m. Fernand Jacobin Grand-Prixin, joka annetaan parhaimmalle belgialaiselle urheilijalle.

Rene MILHOUX, Belgian moottoripyö-

räurheilun urhea lipunkantaja on kruunannut arvonimensä : « maailman ennätysmiesten suurin ».

KONE

Koneen F. N. malli 86, joka on varustettu parannetulla Zollerin compressorilla, on parannellut insinööri van Hout.

Compressor on ketjulla suoraan kytketty kierreakseliin. Moottorin kierreluku täydessä käynnissä on noin 6.000 iskua/minut. Siirto pyöriin moottorista tekee 3,35, joka on hyvin harvinainen moottoripyörille. Puristus lähentelee 10 kiloa. Kehitetty voima nousee aina 54 hevosvoimaan, antaen 108 hevosv. sylinteri litraa kohti. Koneen netto paino on 195 kg.

Englebert renkaat 25×3 takapyörässä ja 27×3 etupyörässä, olivat erikoisesti valmistetut kumin irtaantumisen ehkäisemiseksi, juuri huomioonottaen tässä vauhdissa suuressa määrässä kehittyvän keskipakaisuusvoiman.

Kone ja renkaat kestivät erinomaisesti niille asetetun kovan kokeen.



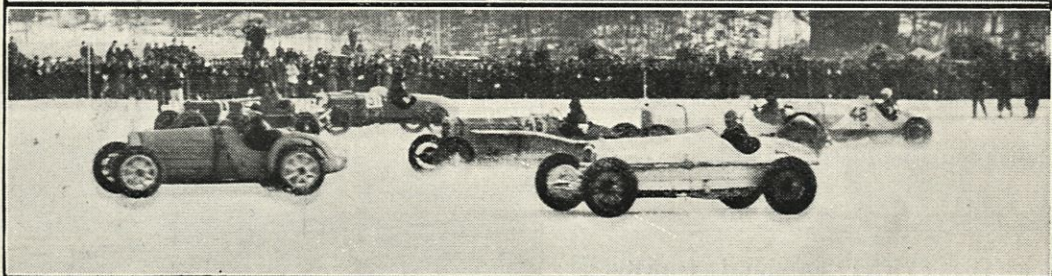
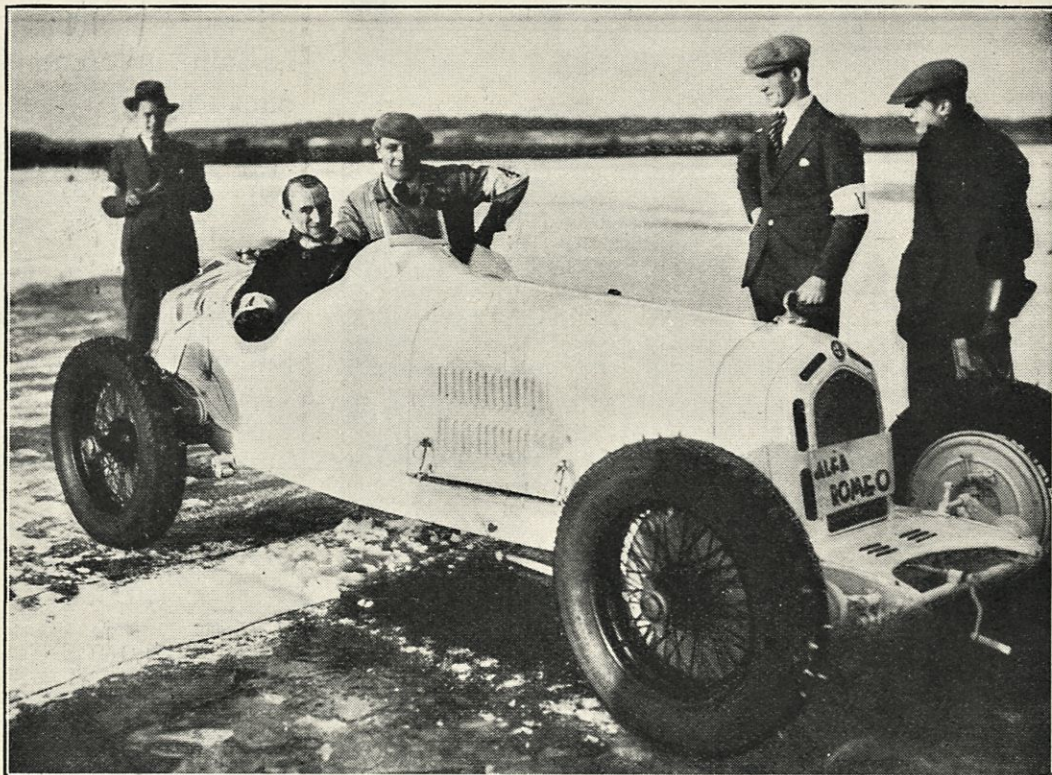
Vallentunan Grand-Prix kilpa-ajot

(Ruotsi)

Viime Helmikuun 18 pv. oli Vallentunan kilpailu, joka pidettiin 25 km. Tukholman pohjoispuolella ja jonne yli 40.000 kastojaa oli saapunut seuraamaan kilpailua. Rata, joka ajettiin 10 kertaa ympäri oli 4 km. pitkä ja merkitty jälle.

11 kilpailijaa otti osaa lähtöön, niiden joukossa Skandinaavian parhaat nopeuskilpailijat. Kuusi kilpailijoista ajoi Englebert renkailla. Kilpailu oli erittäin vaikea, sillä radan laatu aiheutti monia liukumisia, voidakseen välttää nämä epäkohdat olivat kilpailijat varustaneet pyöränsä kaikenlaisilla varokeinoilla kuten piikeillä ja erimallisilla

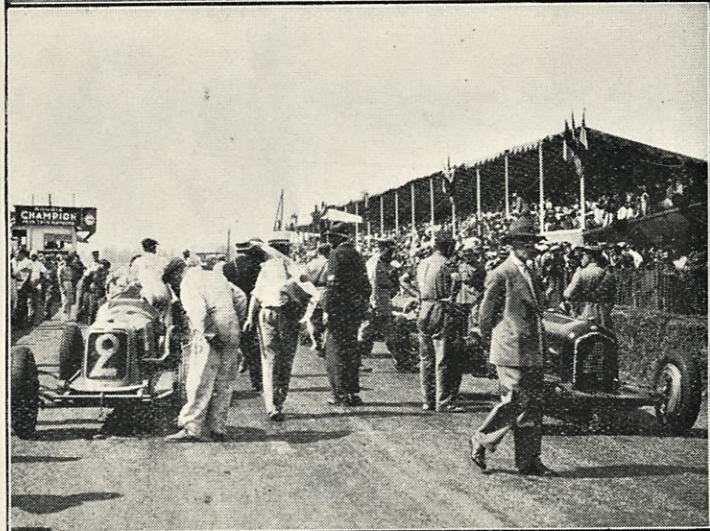
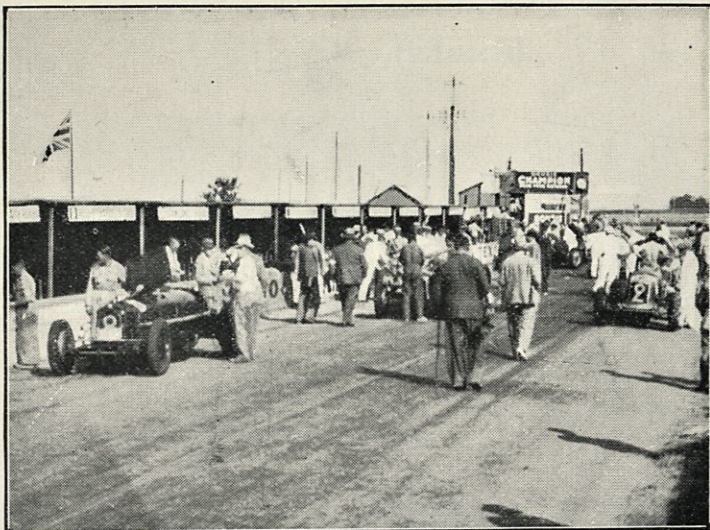
ketjuilla. Ainoastaan 4 vaunua ajoi maaliin, kaikki muut olivat radan vaikeuksien tähden lopettaneet. Saksalainen Paul Pietsch 2 l. 600 sylint. Alfa-Romeolla Englebert renkaineen sai voiton ja ajoi matkan 19 m. 40 s. siis 122 km. keskim. tuntinopeudella. — Kaunis tulos.



Ylhäällä : Voittaja Paul Pietsch Alfa-Romeolla (122 km. keskim. tuntinopeudella).

Alhaalla : Lähtö.

Etancelin voittaa Dieppen Grand-Prix kilpa-ajot

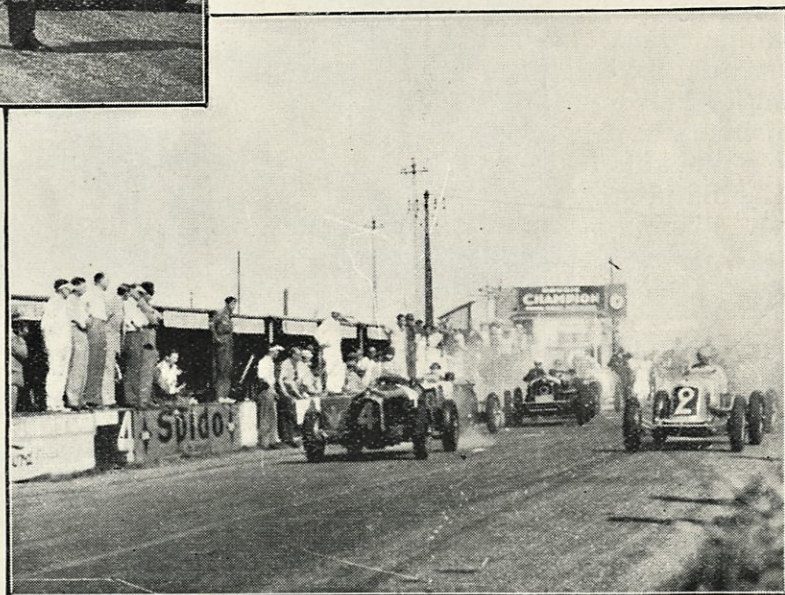


Grand-Prix kilpa-ajot Dieppessä antoivat Etancelinille tilaisuuden saavuttaa kauniin voiton. Kilpailujen järjestys oli 2 karsintakilpailua ja 2 tunnin loppuerä.

10 kilpailijaa lähtivät ensimmäiselle matkalle. Lehoux alussa johdossa, mutta täytyi hänen kuitenkin lyhyen ajan jälkeen jättää paikkansa Etancelinille, joka piti sen myös loppuun asti ajaen 127 km. 826 keskim. tuntinopeudella, Lehoux sijoittautui toiseksi.

II:ssa karsintakilpailussa on kuten I:ssäkin 10 osanottajaa. Vaikeuksitta ottaa Chiron heti alussa johdon pitäen sen myös loppuun, saavuttaen tuloksen: 122 km. 819, 4 km. etumatkalla toisesta, joka oli Zehender.

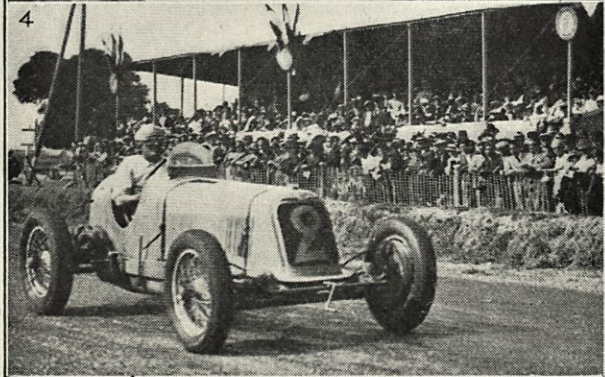
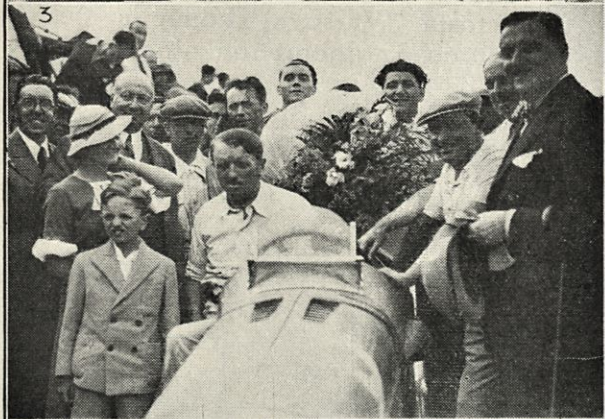
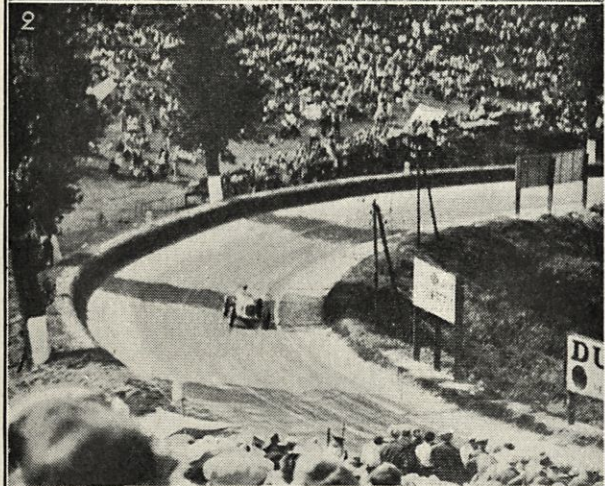
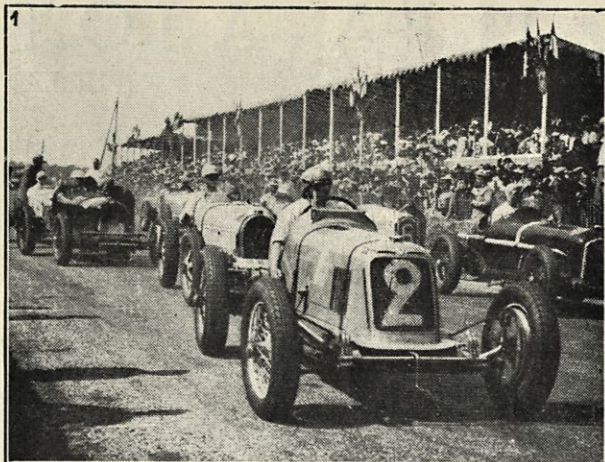
Loppuottelussa taistelee jälleen 10 vaunua Lehoux, joka hankki itselleen johdon jo I:llä kierroksella, saa pian



Ylhäällä : Huoltoasemat.

Keskellä : Lavat.

Alhaalla :
Lähtömerkki on juuri annettu.



aiheen puolustautua Etancelinin hyökkäyksiltä, jotka auttavat viimeksimainittua silloin tällöin pääsemään johtoon. 23 kierroksen ajan kestää tämä taistelu, milloin ensimmäinen milloin toinen johdossa, mutta ei koskaan kaukana toisistaan.

Tässä kovassa jännittävässä kilpailussa täytyy Chironin lopettaa jo kahdeksannella kierroksellaan iskunvaimentajien joutuessa epäkuntoon. Toiset kilpailijat taistelevat kolmannelta, neljännestä ja viidenneistä paikasta; Howe, Rose Richards ja Penn Hugues ajavat kovaa aivan lähellä toisiaan, vaihtaen usein paikkaa keskenään, samoin kuin ensimmäisestä paikasta taistelevatkin tekevät.

Ikävä kyllä loppui riita kahden ensimmäisen välillä, sillä Lehoux oli pakoitettu pysähtymään kynttilöitä vaihtaakseen, menettäen täten 2 minuuttia, tämä riisti häneltä kaikki mahdollisuudet ensimmäisestä sijasta. Ensimmäisenä lopettaa Etancelin tämän kilpailun, jonka lopputulokset ovat seuraavat:

1. ETANCELIN (Maserati, Englebert renkai-
neen) 120 km. 964 keskim. nopeudella.
2. LEHOUX (Alfa-Romeo, Englebert renkai-
neen) 119 km. 375 keskinop.
3. HOWE (Maserati) 118 km. 233 keskinop.
4. ROSE RICHARDS (Bugatti).
5. PENN HUGUES (Alfa-Romeo).
6. SCARON (Alfa-Romeo).
7. HELLE NICE (Alfa-Romeo).

1. Muutamia sekunteja ennen lähtöä.
2. Etancelin Maseratillaan käänteessä.
3. Etancelin kukitetaan ja laakeroidaan (virallisesti).
Vierellään Rva Etancelin ja poikansa.
4. Etancelin täydessä vauhdissa lavan edessä.

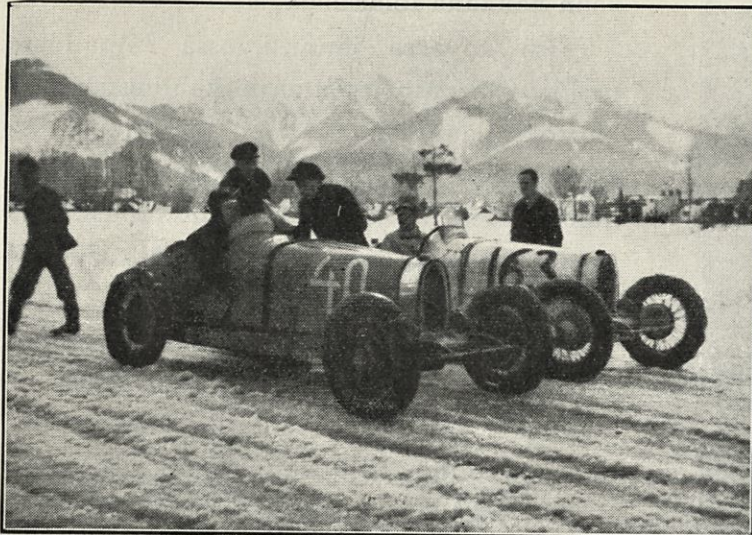
ZAKOPANEN KILPA-AJOT

AUTOT- JA MOOTORIPYÖRÄT

(PUOLA)

Puolan kilpailut kamppailtiin 25 p. helmikuuta Zakopanessa. 1 km. 250 m. pituinen

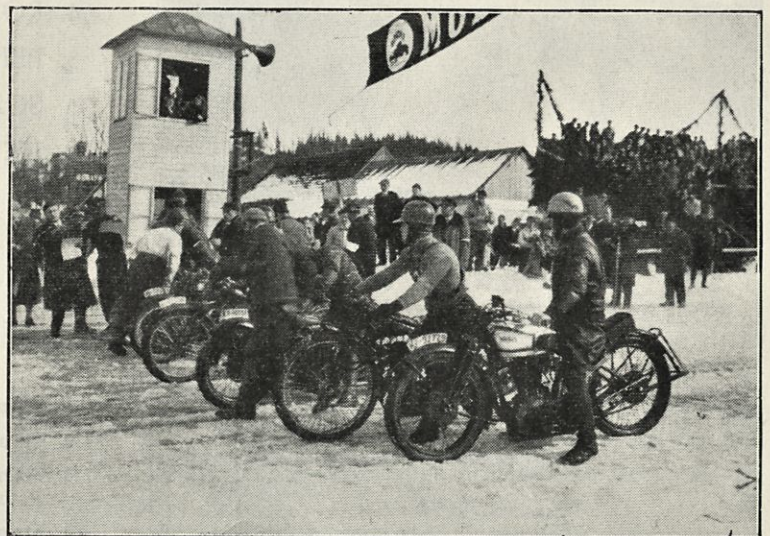
rata oli valmistettu lumikentälle ja tuotti mitä suurimpia vaikeuksia kilpailijoille.



Näiden nopeusautojen parhaimman saavutuksen sai Stanislas Holuj, ajaen 1 1/2 litr. Bugattiaan Englebert renkaineen. Tämä erinomainen ajaja ajoi yllämainitun matkan 72 km. 980 keskim. tuntinopeudalla. Huomautamme vielä rva Antonia Zaczynskan ajamasta kauniista kilpailusta, hän joka matkailu-autojen ryhmässä sijoittautui 3:ksi Englebert renkailla varustetulla vaunullaan.

Moottoripyöräkilpailussa tuli K.K.M-liiton (Cresovie) ajaja M. Czeslow Gebala ensimmäiseksi 500 cc. Norton koneellaan, joka oli varustettu kuuluisilla belgialaisilla renkaillaan. Gebala saavutti 74 km. tuntinopeuden.

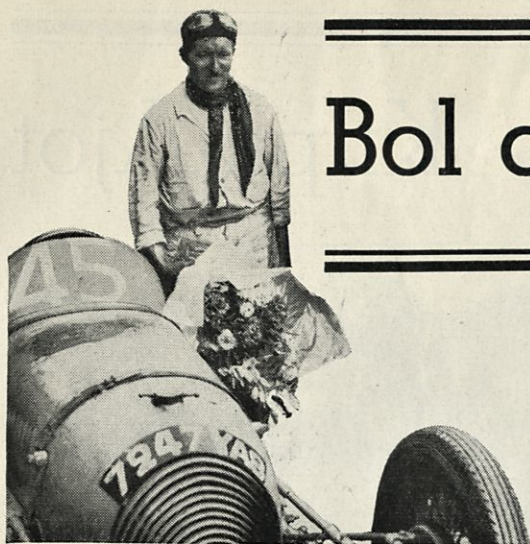
Lisäämme, että tämän kilpailun yhteydessä järjestettiin myös kaudensajo kilpailut, johon sai osallistua sekä moottoripyörä että autokilpailijat. Tämän suuren kunnian sai M. Thadé Thomaszewsky P.K.M-liitosta (Varsova) koneella O.E.C. 750 cc. Englebert renkaineen.



v. 1934

Bol d'Orin Kilpa-Ajot

(RANSKA)

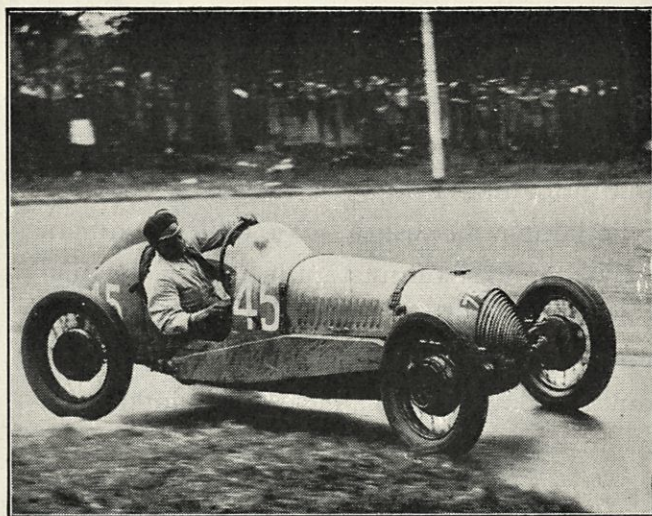


Berthelon Renold pienois-vaunulla 500 cc. sarjassa. Kuten Chevallierin vaunu olivat myös nämä vaunut varustetut Englebert renkailla.

Tämä hyvin tunnettu kilpailu kilpailtiin tänä vuonnakin kuten tavallista Saint-Germainin metsässä.

Näemme täällä CHEVALLIERin voittavan koneellaan, jonka hän itse oli rakentanut. Kone samoin kuin siinä olleet Englebert renkaat kestivät suuremmoisesti, ajaen näissä 24-tunnissa yhteensä 1814 km. 120 m. eli siis 75 km. 591 keskimääräisellä tuntinopeudella. Chevallier, joka on suuri mekaanikko, autonrakentaja ja ohjaaja, sai 1:sen «exaequo» palkinnon 1110 cc. sylinteristen nopeusautojen sarjassa.

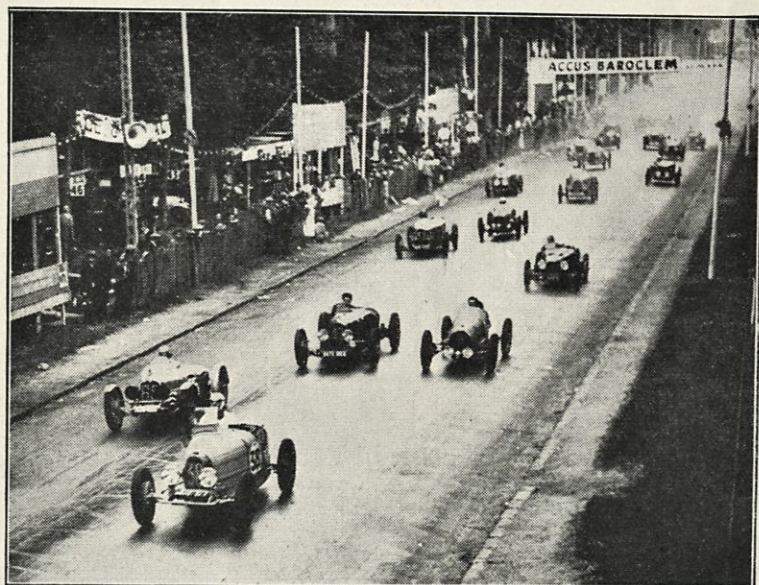
Tässä samassa kilpailussa saavutettiin myös erinomaiset tulokset mootoripyörillä. ALBERT 1:nen kolmipyöräisellä 500 cc. Trelballa,



Ylhäällä: Chevallier voitti itse valmistamallaan etupyörävetoisella erikois Chevallier vaunullaan.

Oikealla: Chevallier Loges käännteessä.

Alhaalla: Lähtö Saint-Germainin metsässä.



L'Ile de Manin Kilpa-Ajot

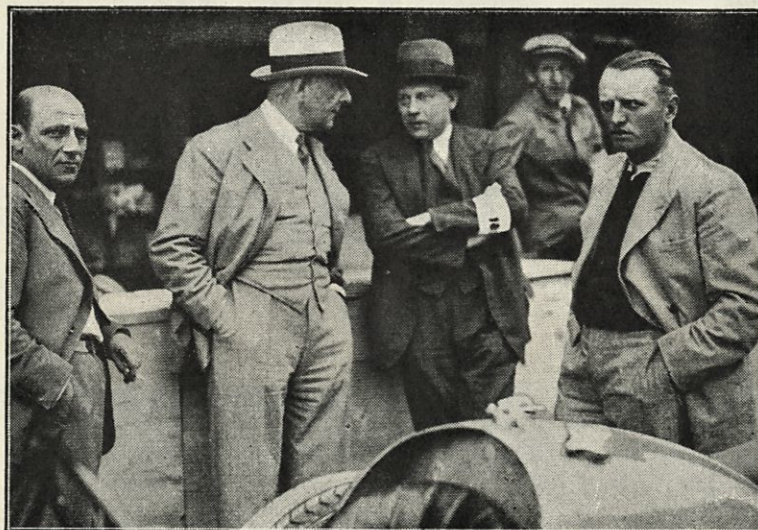
Kilpailun, joka pidettiin 1 p. kesäkuuta kuuluisalla ja vaikealla l'Ile de Manin radalla, voitti englantilainen ohjaaja Brian Lewis.

11 nopeuskilpailijaa lähti linjalle, mutta ainoastaan kaksi lopetti kilpailun. Brian Lewis, joka ajoi Alfa-Romeota Englebert renkainen voitti kilpailun 121 km. 245 keskim. tuntinopeudella.

Sellainen menestys, joka tällä maailman vaikeammaksi tunnustetulla radalla on saavutettu, ei milloinkaan unohdu, tämä saavutus on myös Alfa-Romeon ja Englebert renkaan kunniaksi, nämä kaksi, jotka niin usein ovat yhtyneet voitoissa.



The Hon. Brian Lewis voittonsa jälkeen, Alfa-Romeo Englebert renkaineen (Ferrari talli) toi voiton l'Ile de Manissa, ajalla 2 t. 25 m. 41 s. 121 km. 245 m. keskinopeudella. Vaunu on 2 l. 655 monoposto.



Charles Faroux puhelee Englebertin kilpailujohtajan Grosin ja Etancelinin kanssa. Kuva on otettu Montreuxin Grand-Prix kilpailussa, jossa Etancelin kilpaili lostavasti.

Vuoden 1933
aikana saavuttivat
Englebert Renkaat
43 voittoa, joista
13 oli GRAND-PRIX

**Vuonna 1934 niillä on m. m. saavutettu
seuraavat suuret voitot :**



ENGLEBERT RENKAAN
laakeriseppele on ainutlaatuinen.

O/Y Englebert Gummi A/B

KAISANIEMENK, 13

Puh. 35204, 35754, 35131. Sähköosoite ENGLEBERT

HELSINKI :

A/B Walfrid Alfthan O/Y
Fabianink. 14.
O/Y Autohalli A/B
Vuorik. 14.
Autohalli A. Karstunen
Liisank. 14.
Autohalli ja Korjaamo A. Wal-
linen - Vuorimiehenk. 10.
O/Y Auto - Via A/B
Mikonk. 7.
B. K. Autotarvike
Salomonink.
Hakaniemen Autotarvike
Siltasaarenk. 5.
Helsingin Autotarvike O/Y
Vilhonk. 9.
O/Y Helsingin Kumikorjaamo A/B
Uudenmaank. 9.
Helsingin Uusi Kumikorjaamo
Mikonk. 8.
O/Y Henry Auto A/B
Heikink. 11.
Kumikorjaamo A. Ihalainen
Unionink. 41.
Korpivaara & Halla O/Y
Heikink. 9.
O/Y Metro Auto A/B
Heikink. 11.
Milin Cord
Kaisaniemenk. 6.
Rengashuolto
Uudenmaank. 26.
O/Y Siikava ja Kumpp.
Simonk. 1-3.
O/Y Stockmann A/B
Keskusk. 2.
Suomen Autoteollisuus O/Y
Flemingink. 27.
K. R. Weckström
Shell bensiniasema Hietalahti.
O/Y Volvo Auto A/B
Unionink. 22.
O/Y Vulcan A/B
Annank. 16.
Yhtyneet Autorenkaat
Pitäksillanranta 5.

ENSO :

K. Andström.

HAMINA :

Haminan Autohalli, Heiska.

HYVINKÄÄ :

E. Jokinen.

IISALMI :

Iisalmen Urheiluliike.

JOENSUU :

Hallmannin Rautakauppa O/Y.
D. Kemiläinen.

JYVASKYLÄ :

Sisä-Suomen Moottori.

KAJAANI :

Kajaanin Rautakauppa O/Y.

KARJAA :

Karjaan Auto O/Y.

KAUSALA :

Waaramaan Auto ja Koneliike.

KEMI :

A. Näykki.

KOKKOLA :

Emil Kjellman.

KOTKA :

Waaramaan Auto ja Koneliike.

KOUVOLA :

Kouvolaan Sähkö O/Y.

KRISTIINA :

Kristinestads Elektro Auto.

KUOPIO :

Savon Autovaruste O/Y.
Yrjö Tuominen.

KÄKISALMI :

Käkisalmen Autotarvike.

LAHTI :

Etelä-Suomen Auto O/Y.

LAPPEENRANTA :

Savo-Karjalan Sähkö- ja Kone-
liike.

LIEKSA :

Lieksan Radio ja Sähköliike.

LOVIISA :

R. Osterman.

MAARIHAMINA :

Auto-Mekan V. Söderlund.

MIKKELI :

Mikkelin Automyynti.

OULU :

Kauppiaitten O/Y.
O/Y Machinery A/B.
Oulun Auto ja Kumi O/Y.
Oulun Kumikorjaamo.

PETSAMO :

Aret Lampinen.

PIETARSAARI :

Atti Holmström O/Y.

PORI :

V. V. Gustafsson.
V. Söderlingin Autokorjaamo.
Arvo Wallenius.

PORVOO :

O/Y Auto - Six A/B.

RAUMA :

Myyntikonttori.
Rauman Polkupyörätehdas
Wainio.

ROVANIEMI :

Heleniuksen Kumikorjaamo.

SALO :

Aaltosen Kumikorjaamo.

SAVONLINNA :

Paul Rantala.

SEINÄJOKI :

F. Hj. Kokko.

SORTAVALA :

Sortavalan Autokeskus.

TAMMISAARI :

Ekenäs Foto-Kemikalie Färg-
handel O/Y.

TAMPERE :

O/Y Auto-Tarvike A/B.
Hämeen Auto O/Y.
Pirkkalanmaan Auto O/Y.
Tampereen Autohalli.

TURKU :

Keskusautohalli ja Kauppa.
O/Y Machinery A/B.
O/Y Suomen Autovaruste.
O/Y Turun Autohalli A/B.
Turun Kumivulkaano.
Turunmaan Auto.
Turun Pyöräkellari.

VAASA :

O/Y Martin Ekström A/B.
O/Y Elektro Vulcano A/B.
Kauppiaitten O/Y.
O/Y Vaasan Autola A/B.

VIIPURI :

Itä-Suomen Autokeskus O/Y.
O. Karkiainen.
Viipurin Rengashuolto.